GENERAL ADOLF GALLAND

MEMORIAS

"LOS PRIMEROS Y LOS ÚLTIMOS"





Adolf Galland fue Comandante de la aviación de caza alemana durante la Segunda Guerra Mundial. Él mismo narra, no sólo su propia historia, sino además, el apogeo y caída de la fuerza que tuvo bajo su mando durante la época más crucial de la historia de la aviación de guerra. Fue un héroe legendario, un As del aire con setenta victorias a su haber y el más intrépido líder de la aviación alemana.

En este libro Galland narra su propia versión de la historia de la aviación de caza alemana durante los años del conflicto, desde las aplastantes victorias en los campos de Polonia y Francia, hasta la última y desesperada batalla por salvar a Alemania. Este libro combina la pasión por el combate con las condiciones de mando de un líder. Algunos relatos de sus batallas en el aire se leen tan velozmente como los Messerschmitt en que volaba y sus descripciones de las acciones que planificó como comandante ofrecen un claro cuadro de cómo Alemania perdió la guerra en el aire.





Adolf Galland

Memorias

Los primeros y los últimos

ePub r1.1

ramsan 20.05.18

EDICIÓN DIGITAL

Título original: *Die Eersten Und Die Letzten*
Adolf Galland, 1953
Traducción: Fuerza Aérea Argentina, bajo la supervisión del autor con quien colaboró el capitán Daniel Pedro Aubone
Retoque de cubierta: ramsan

Editor digital: ramsan
ePub base r1.2
Edición digital: epublibre, 2018
Conversión a pdf: FS, 2018







PROLOGO

POR EL GENERAL FERNANDEZ-
LONGORIA,
JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE



La Guerra Mundial II ha producido una abundante literatura, en forma de memorias, relatos de campañas e historias particulares y generales, que permiten estudiarla en sus más diversos aspectos, algunas de cuyas obras más destacadas han sido ya publicadas en España. Ahora la aparición de las Memorias del General Galland, brinda al lector español el conocimiento de una de las facetas más interesantes y de mayor valor histórico de la pasada conflagración mundial: la guerra aérea vista desde el lado alemán, y más particularmente la acción de las fuerzas de caza alemanas y el desarrollo de la lucha en el aire, tal como fue observado desde los puestos directivos de la defensa aérea de Alemania.

A quienes siguieron la marcha de la guerra a través de los partes de operaciones y de los relatos de prensa, la personalidad del autor les es sobradamente conocida, pues su nombre figuró repetidas veces en los comunicados del Mando Supremo alemán. Para quienes no tienen ese conocimiento del General Galland, diremos que se trata de un excepcional piloto de caza, que inició su larga serie de victorias aéreas luchando brillantemente como voluntario de la magnífica Legión Cóndor en nuestra Guerra de Liberación contra el comunismo, y que en la Guerra Mundial figuró, junto a hombres como Moelders, Marseille, Oesau y Nowodny, entre los ases de la caza alemana que

derribaron en combate más de cien aviones enemigos. A los treinta años de edad, tras haber ganado las más preciadas condecoraciones al valor, fue ascendido a General de la Luftwaffe y nombrado Inspector General de la Aviación de Caza, desde cuyo puesto dirigió la actuación de la caza alemana durante más de tres años, hasta que a principios de 1945 fue relevado a causa de su disconformidad con las ideas del Alto Mando. Entonces volvió, con el grado de Teniente General, a luchar en el aire, pilotando uno de los primeros aviones a reacción, hasta que fue herido por última vez en combate aéreo, días antes de terminar la guerra.

A lo largo del libro el lector seguirá con creciente interés la fulminante carrera del General Galland, con su firme vocación de aviador, su apasionada entrega a la caza y sus extraordinarios servicios de guerra como combatiente y como jefe, mientras paralelamente verá desarrollarse la vida de la Luftwaffe, su gestación secreta, su sorprendente renacer, su crecimiento portentoso, sus victorias y sus reveses, hasta que sucumbe al fin, bajo la aplastante superioridad del poder aéreo de los aliados.

Los hechos más salientes de la *guerra en el aire*, lo que equivale a decir los acontecimientos más decisivos de la Guerra Mundial II en el teatro europeo, aparecen descritos con detalles y datos del mayor interés, muchos de ellos inéditos o mal conocidos, y son certeramente enjuiciados, así en la causa determinante de sus resultados, como en sus consecuencias inmediatas y lejanas.

Ejemplo de Comandantes de Caza, el General Galland ejerció las más altas funciones de mando sin dejar un momento de ser combatiente activo de primera línea. Fruto de esa experiencia excepcional, sus observaciones sobre la lucha en el aire y sus opiniones acerca de la táctica y la conducción del combate aéreo son lecciones magistrales,

muchas de las cuales conservarán plena vigencia en tanto exista *guerra en el aire*.

Particularmente valiosa como aportación a la Historia es la exposición de sus diferencias con el Mando Supremo, acerca de la defensa aérea de Alemania frente a la ofensiva de bombardeo aliada. Como Inspector de la Aviación de Caza, el General Galland llamó insistentemente la atención sobre la gravedad extrema del peligro que para la economía alemana y para la marcha de la guerra, representaban los ataques de las fuerzas de bombardeo inglesas y norteamericanas, y repetidamente solicitó que se adoptaran medidas para mejorar la defensa, y en especial que se concediera prioridad absoluta a la producción de cazas. Sus advertencias no fueron escuchadas y sus peticiones quedaron una y otra vez desatendidas. El Mando Supremo alemán, que había demostrado en la preparación de la guerra una clara visión de las inmensas posibilidades del poder aéreo en relación con la lucha de superficie, reveló una gran falta de comprensión del verdadero alcance de la guerra aérea y de su problema clave, posiblemente, como señala Galland, a causa de las erróneas deducciones que extrajo de la Batalla de Inglaterra, y fue incapaz de prever la marcha inexorable que habían de seguir los acontecimientos a consecuencia de la acción estratégica del poder aéreo anglo-norteamericano, en constante y progresivo crecimiento.

Es, ciertamente, muy dudoso que una mejor estimación del problema por los altos dirigentes alemanes hubiera podido hacer cambiar el resultado final, pues la inferioridad de Alemania, desde la entrada en guerra de los Estados Unidos, era general y completa. Pero es lo más probable que, de haberse valorado con mayor exactitud la gravedad y magnitud del peligro aéreo, la estrategia alemana y aun la política de guerra hubieran sido diferentes, y al menos se

habrían evitado muchas destrucciones, sufrimientos y pérdidas de vidas al pueblo alemán.

En todo caso el no haber dado oportunamente a la defensa aérea la prioridad absoluta que debía tener y el no haber comprendido el carácter decisivo de la guerra aérea, origen de que la defensa alemana no representara un esfuerzo de lejos comparable al de los aliados para montar y mantener su ofensiva de bombardeo, son errores que deben figurar entre los más fundamentales cometidos por el Mando Supremo alemán en el transcurso de la guerra.

La lectura de las páginas que describen la Batalla de Alemania, con sus terribles destrucciones, sus grandes combates aéreos y su continua pugna técnica y táctica entre el combate y la defensa, llevarán, sin duda, al lector a pensar en lo que sería una nueva guerra aérea y a preguntarse hasta qué punto las lecciones de la pasada contienda mundial serán de aplicación en el futuro.

Es difícil contestar a esa interrogante. La guerra se encuentra en plena transformación, a consecuencia del vertiginoso progreso científico y técnico de los últimos años, que ha puesto en manos del hombre nuevas armas de inmenso poder destructor, sin comparación ni escala posible con nada de lo antes conocido y no se puede conocer aún el verdadero alcance de esta evolución, que aun no ha llegado a su término. Pero es ya indudable que el empleo de las armas de destrucción en masa ha de hacer cambiar el carácter de la guerra y las ideas últimamente vigentes sobre su conducción, en medida aun mayor que la aparición del poder aéreo hizo cambiar el carácter y las doctrinas de la antigua guerra de superficie.

Se ha consumado la transformación, que estaba en marcha, de la guerra de ejércitos en guerra total. La acción de las armas atómicas; especialmente las termonucleares,

sobre un número relativamente reducido de objetivos bien seleccionados en el interior de cualquier país, debe inevitablemente llegar a producir efectos aniquiladores en su capacidad bélica, a causa de la desarticulación del mecanismo director del Estado y la destrucción de sus principales núcleos vitales y económicos, y es forzoso admitir la posibilidad de que la guerra quede virtualmente decidida, incluso en días o semanas, exclusivamente por esos medios.

Por consiguiente, la cuestión absolutamente primordial que hoy plantea la guerra es la de llevar a cabo ataques atómicos y termonucleares sobre los centros vitales del país enemigo e impedir que este llegue a realizarlos sobre el país propio. Todos los demás problemas pasan a ser de orden secundario.

En tanto el avión sea el medio más adecuado, sino el exclusivo, para poner en ejecución la nueva estrategia atómica, la ofensiva aérea ha de ser considerada como la acción absolutamente principal de la guerra. La defensa aérea indirecta y directa, única forma de acción frente a la ofensiva nuclear enemiga, le sigue inmediatamente en importancia.

En el estado actual de la cuestión, la ofensiva tiene grandes ventajas. Puede decirse sin ninguna exageración que la defensa contra la moderna aviación de bombardeo atómico es el problema más arduo y vital que jamás se ha planteado a los Mandos militares responsables de la preparación de la guerra. No se trata ya, como en la pasada contienda mundial, de rechazar los ataques de grandes masas de bombarderos, sino de impedir que un pequeño número de aviones que vuelan a mil kilómetros hora, por encima o al límite del alcance de la artillería antiaérea, logren llegar a sus objetivos y lanzar una bomba tuvo poder

destructor es decenas de veces mayor que el acumulado en los más devastadores ataques de bombardeo sobre Alemania. En rigor, para conseguir tal cosa, todo avión enemigo que aparezca en el horizonte debería ser interceptando. Como en el estado actual de los armamentos esto es imposible, resulta que la única defensa realmente eficaz está en la disuasión. La mejor defensa aérea es una poderosa aviación de bombardeo atómico.

Pero ni aun la posesión de esta fuerza ofensiva de represalias releva de la necesidad de disponer de una defensa aérea análoga a la de la pasada guerra, a base de aviación de caza, para el caso de que la disuasión no surta sus efectos. Por el contrario, esta defensa tiene que ser hoy más completa y numerosa que antes y ha de estar perfectamente organizada y lista para entrar instantáneamente en acción y funcionar con absoluta exactitud, desde el momento mismo de la iniciación del ataque enemigo.

Se ha especulado mucho sobre si las armas atómicas serán o no empleadas. Cabe imaginar que no lleguen a serlo en una guerra entre las grandes potencias mundiales o que tengan una utilización limitada, con fines exclusivamente tácticos. Pero esta hipótesis es de todo punto improbable, pues jamás se dejó de usar sin restricción un arma realmente decisiva. Hay que hacerse a la idea de que si hay Guerra Mundial III las armas de destrucción en masa serán empleadas sin limitación con fines estratégicos.

Debe esperarse una primera fase, que girará en torno del ataque aéreo atómico y la defensa aérea, la cual virtualmente decidirá la guerra. Durante esa fase, se luchará enconadamente en el aire, poniendo a contribución todos los posibles recursos tácticos y técnicos. Y será preciso acudir a la experiencia de la Guerra Mundial II para deducir doctrinas y procedimientos de combate, y evitar errores, que

en la guerra nuclear serán irreparables.

En este aspecto, las Memorias del General Galland ofrecen multitud de enseñanzas y sugerencias, de indudable valor y actualidad.

Madrid, 1955.

PROLOGO DEL AUTOR

La capitulación de la Wehrmacht, producida el 8 de mayo de 1945, que puso fin en Europa a la Segunda Guerra Mundial, significó para nosotros, los pilotos de la Luftwaffe, mucho más que la terminación de un conflicto en el que habíamos luchado durante casi seis años. La derrota militar del Reich fue para nosotros, lógico es comprenderlo, el derrumbe de todo un mundo. En cumplimiento de nuestro deber de soldados del aire, habíamos levantado vuelo día a día, durante todo el transcurso de las hostilidades, casi siempre frente a una abrumadora superioridad numérica, hasta que el avance de los tanques aliados sobre nuestras bases, nos obligó a destruir nuestros aviones a reacción, en aquel entonces los mejores cazas del mundo.

Tuvimos que recorrer la amarga senda que lleva a los campamentos de prisioneros y oficinas de interrogación. Comprendíamos claramente que por mucho tiempo, sino para siempre, estaríamos impedidos de retomar contacto con aquello por lo que habíamos trabajado tanto y que constituía para nosotros el sentido mismo de la vida: ¡la aviación!

Recuerdo aún con gran exactitud el desconsuelo que nos invadió en aquel otro mundo, tras las alambradas, y que no nos abandonó ni aún recobrada la libertad, en una Alemania derrotada y ocupada, desmembrada y regida por los aliados.

Severísimas disposiciones prohibieron a mi patria el estudio, el desarrollo técnico y cualquier otra actividad en el

terreno de la aeronáutica. Mientras tanto, las naciones vencedoras continuaron progresando febrilmente en esta rama de la que habíamos sido sustraídos, precisamente, en el instante en que mediante el empleo de revolucionarios medios de propulsión nos habíamos acercado a la velocidad del sonido, abriendo a la humanidad perspectivas nuevas e insospechadas en los aspectos técnicos y militares de la aviación.

¿Podíamos, en aquellos momentos, tener la esperanza de retomar algún día el contacto con tan vertiginoso desarrollo? Para nosotros, volar era algo más que un deporte o una profesión; ¡era pasión y motivo para constituir el contenido y el fin de toda nuestra vida! ¿Debíamos resignarnos a ser dejados de lado, como un montón de chatarra? Cuando la Segunda Guerra Mundial llegó a su fin, yo contaba treinta y tres años de edad. Es verdad que los últimos que habíamos vivido pesaban mucho sobre nosotros. Cada año de guerra, suele decirse, vale por dos. Pero los que sobrevivimos, aparte de poseer el tesoro inapreciable de una óptima preparación y capacitación profesional, habíamos reunido una suma de experiencia, única en su género, en centenares de misiones personales y en el mando de distintas unidades. ¿Debíamos condenar a ese capital a sufrir un estancamiento infructuoso? ¿Tendría que tornarse inoperante a través de años de inactividad?

Afortunadamente, no faltaron llamados de todas partes del mundo a los hombres de ciencia, técnicos y especialistas aeronáuticos alemanes. Debo hacer notar aquí que no fue el afán de la guerra o la supuesta e impenitente tendencia de los germanos al militarismo lo que indujo entonces, a estos hombres, a buscar aplicación a su capacidad y experiencia fuera de las fronteras de la patria. El amor a la aviación, la miseria y la absoluta esperanza de los años de posguerra

constituyeron motivo más que suficiente para ello.

En aquella hora crucial, algunos de nosotros recibimos el llamado de una nación con la que la nuestra, siempre y en toda hora, estuvo vinculada por lazos de sincera amistad, y cuya hidalguía y lealtad eran proverbiales en toda Alemania, desde mucho antes de los días del acorazado «Graf Spee». Allí se me ofrecía la posibilidad de reanudar mi vida de aviador, bloqueada sin esperanzas por el infortunado fin del conflicto al servicio de un país amigo que nos recibía sin prejuicios y con los brazos abiertos.

Mis esperanzas se cumplieron plenamente. En la Argentina y muy especialmente en el círculo de camaradas argentinos, me sentí a mis anchas desde el mismo instante de mi llegada. La grandeza del país, sus múltiples bellezas, la amable, franca y abierta manera de ser de su pueblo, todas aquellas virtudes que encierra el vocablo «gaucho», despertaron en mí la misma respetuosa simpatía que me suscitaron la vitalidad y la voluntad creadora de esa joven nación, factores estos que han influido en los admirables progresos que, en materia social, económica y política ha experimentado en los últimos años, bajo la conducción de su Presidente, el General Juan Perón. Mi tarea como consejero técnico de la Fuerza Aérea Argentina es por demás interesante. Me pone en contacto con el Comando y también con las Unidades Aéreas, que me atraen particularmente. Entre los aviadores de todo el mundo siempre han existido fuertes vínculos de camaradería.

El vuelo ya es un deporte popular en la Argentina. Un observador extranjero dijo, cierta vez para precisar su rápido desarrollo, que «el argentino desmonta del caballo para subir directamente al avión». Realmente, el espíritu de un jinete y el de un aviador guarden extraña y natural afinidad. En Alemania, durante la Primera Guerra Mundial, muchos de

los primeros aviadores militares salieron de los cuadros de caballería. Y en el país de los gauchos, la aeronáutica debía por fuerza encontrar un terreno excepcionalmente fértil. Así como es un jinete hábil y automovilista destacado y entusiasta, ya sobre las pistas de carreras o en medio del tránsito callejero, posee también el argentino todas las propiedades del buen aviador. La aeronáutica tiene efectivamente, en este país, un brillante porvenir. Cuando a fines de 1948, inmediatamente después de mi llegada, fui recibido en el Ministerio de Aeronáutica, me impresionaron profundamente el respeto y la camaradería que caracterizaron aquella bienvenida. En todo el mundo existían barreras para todo lo alemán. En cambio, entre las Fuerzas Armadas Argentinas, no tropezamos con prejuicios de ninguna naturaleza. Ante los ojos de los camaradas argentinos habíamos perdido la guerra, pero no el honor. Ninguno de nosotros podrá olvidar jamás la innata caballerosidad de la Nación Argentina, que se evidenció plenamente en aquella recepción. Los cinco años que llevo al servicio de la Fuerza Aérea Argentina representan para mí una etapa más en el desarrollo de la aeronáutica mundial. Entiendo haber servido lealmente al país amigo, con el mismo celo con que serví a mi patria. Tras la pausa forzosa que los primeros años posteriores a la guerra impusieron a mi actividad aeronáutica, debo a la Argentina la liberación de aquel sentimiento de anquilosamiento e impotencia que significa para todo aviador militar la pérdida del contacto con la evolución y el progreso de su arma.

Sean por este motivo dedicado las primeras páginas de este libro, a expresar a esta gran Nación del Plata, llamada a un glorioso porvenir, el testimonio de mi profundo y sincero agradecimiento.

Adolf Galland, 1953

CAPÍTULO I

QUIERO SER AVIADOR…

Cuando por primera vez pude pilotar un aeroplano —un aparato sin motor— contaba diecisiete años de edad. Un largo camino, y quizá el más significativo que me ha tocado vivir, precedió a aquel instante. No hay actividad en que sea más cierto el viejo adagio de que los dioses ponen al trajín como condición del éxito, que en el vuelo sin motor. Los fracasos, inevitables en su ejercicio, cuestan torrentes de sudor, pues si después de pacientes trabajos de taller que pueden significar meses o años, le llega al novicio el tumo de empuñar la palanca de mando en el producto de su labor y desvelos, en el mejor de los casos solo vuela contados segundos En el peor destroza el aparato, y son precisas semanas o meses de reparaciones que, a veces, se ven aliviadas por el concurso de ayudantes diligentes y desinteresados.

Esto ocurrió a los diez años del final de la primera Guerra Mundial. En Versalles se prohibió a Alemania el vuelo a motor, medida que no acerté jamás a comprender. Es verdad que el avión se había convertido en arma de guerra y por ello se consideró medida prudente prohibir su empleo a los vencidos. Después de la segunda Guerra

Mundial se procedió con mayor criterio, ya que también se prohibió la aviación sin motor. ¿Pero, el vehículo motorizado terrestre no se ha perfeccionado también como poderosa arma guerrera en las divisiones motorizadas? ¿Y la infantería? ¿No están de acuerdo todos los expertos militares del mundo en que no se puede desarrollar una guerra sin infantería? ¿Y no marcha esta a pie? Entonces, los aliados deberían haber prohibido a los alemanes, no solo el vuelo a motor, sino también la conducción de automóviles y el uso de sus piernas. En todas las actividades humanas hay siempre algo que es de utilidad militar.

Todo aquello carecía ostensiblemente de sentido y resultaba peligroso. Cuando se condenó en Versalles a la aviación alemana, la Humanidad se hallaba en los comienzos de una de sus más grandes conquistas, la de la tercera dimensión, el desplazamiento a voluntad por el océano aéreo. Así, un antiquísimo sueño se materializaba. ¿Era posible que un movimiento de tal magnitud se detuviera en las fronteras de Alemania porque esta estaba derrotada? ¿Quién podía suponer que un pueblo progresista y amante del deporte como el alemán se iba a dejar excluir de tal conquista por una disposición extraña? Sencillamente no se dejó excluir. Al ser prohibidas las actividades de vuelo con motor, los entusiastas alemanes buscaron un substituto, volviendo sus ojos hacia Lilienthal, que había experimentado en vuelo sin motor en el siglo pasado, e intentaron repetir y mejorar sus resultados. Nació así el vuelo a vela como disciplina autónoma del deporte aeronáutico internacional, con leyes y atracciones netamente propias. Todos los pueblos se adhirieron con entusiasmo, pero Alemania, la Alemania derrotada a la que se le prohibió el uso de la aviación, se mantuvo a la cabeza como precursora y rectora, en base a la ventaja que llevaba en ese orden a las demás

naciones, producto insospechado de las disposiciones de Versalles.

Prohibición insensata y peligrosa, he calificado aquella prohibición, no solo de insensata, sino de peligrosa. Esto último porque el joven vuelo a vela alemán se desarrolló en una atmósfera de inhibiciones nacionales. El pensamiento «contra viento y marea» influía en cuanto emprendían los aficionados el vuelo sin motor. Se consideraba la prohibición como arbitrariedad contra lo que era deber nacional rebelarse. Quien rompiera aquellas cadenas contaría de antemano con el respaldo incondicional de la juventud alemana.

Faltaba mucho aún en ese entonces para tal liberación. A comienzos de 1928, aparecieron los primeros volovelistas en las inmediaciones de mi ciudad natal, Westerholt, en Westfalia. Mi padre era administrador del Condado de Westerholt, cargo este hereditario por más de 200 años, ya que en 1742 se instaló allí el primer Galland que llegó a Alemania en calidad de hugonote. Fue en la escuela pública de Westerholt donde viví mis primeros años de escolar, para pasar luego, con la ayuda de Dios y de los vecinos de banco, a cursar la enseñanza secundaria. Mi interés se concentraba en la física, la técnica y las ciencias naturales y el deporte. Desgraciadamente, mis profesores atribuían mucha mayor importancia al griego, al latín y a un cúmulo de materias que no pude menos que considerar como imposiciones insoportables y carentes de sentido.

De las propiedades administradas por mi padre, formaba parte también Borkenberge, unos brezales rojipardos, suavemente ondulados, situados al este de la vía férrea de Haltern a Münster, en los confines septentrionales del Ruhr, de cuya monotonía melancólica y pintoresca se levantan cadenas de colinas y alturas carentes de vegetación mayor,

por obra y gracia de un incendio de bosques. Allí, entre el Waustberg, el Rauhen Hang y el Steinberg, habían instalado su primer campamento los volovelistas del club de planeadores de Gelsenkirchen. Fue en ese campo donde pude, por primera vez, contemplar cómo se elevaba ligeramente, en apariencia sin peso propio, un planeador lanzado al aire por el personal de despegue. Esa fue la meta a la que consagré desde entonces todas mis energías. La participación en los concursos organizados por el club de Gelsenkirchen, conjuntamente con la Escuela Municipal de Artes y Oficios, dependía para los aspirantes, de la autorización de sus padres y maestros. Se temía seguramente, y no sin cierta justificación, que mi admisión afectara mi desempeño en las aulas, de por sí nada sensacional. No obstante, triunfé al convencer a mis progenitores y maestros. Finalmente, mi padre complementó su consentimiento regalándome una motocicleta liviana, con la que podía recorrer dos veces por semana, ida y vuelta, los treinta kilómetros a Gelsenkirchen, para participar en los cursos teóricos y prácticos. Todo aquello me reportaba grandes satisfacciones, pues ya de niño, con la tradicional caja de «Meccano», sentía verdadera pasión por los «hobbies» manuales. Entre los productos de mis esfuerzos se contaban ya entonces modelos de aviones con y sin motor, y ahora se me presentaba, por fin, la oportunidad de adquirir a fondo todas las nociones y habilidades prácticas de la artesanía, los fundamentos de la aerodinámica y de la meteorología, así como todos los demás conocimientos indispensables para la práctica del volovelismo.

No había fin de semana que no lo pasáramos en Borkenberge. Como es natural, los principiantes no podíamos soñar con volar en alguno de esos pájaros,

construidos con infinitos esfuerzos y sacrificios. Se nos confiaba la tarea de devolver los planeadores a la cima de la ladera después de cada vuelo, de estirar, con la respiración jadeante, el cable lanzador de goma y observar luego, con ansia envidiosa y capacidad de crítica en constante crecimiento, el silencioso y gallardo planear del afortunado compañero. Mientras tanto, trabajábamos con empeño en la construcción de los alojamientos y caminos de acceso al lugar. En horas muy tardías del domingo, caíamos en cama rendidos pero enteramente felices y apenas nos restaba un pensamiento para preocuparnos seriamente de los deberes del colegio, que en aras de nuestro entusiasmo deportivo habíamos dejado de lado una y otra vez.

Bajo tales auspicios era de esperar lo que ocurrió. Para Pascua de 1927 y según suele decirse tan elegantemente en Alemania, no logré «alcanzar la meta fijada a la clase». ¡Vaya sorpresa! Debo confesar que a mí mismo no me importaba mucho, pero mi padre, que nos tenía bien sujetos a mis tres hermanos y a mí, lógicamente no derivaba de este episodio una acrecentada tolerancia para con mis ambiciones aeronáuticas. Únicamente la solemne promesa de que en lo sucesivo no sacrificaría los estudios a la aviación, me permitió proseguir mis actividades en el club.

Volovelismo

Mi primer vuelo en Borkenberge, constituyó, como era de esperar, un fracaso. Cuando mis compañeros me sujetaron con el cinturón a la cabina situada sobre el patín y que oficiaba de asiento, con la palanca de mando entre las rodillas, el corazón me golpeaba en la garganta. En teoría dominaba todas las maniobras que había menester, pero

¿cómo se presentarían las cosas en la práctica? ¡Atención!… Tirar del cable… A la carrera… Soltar. La máquina despegó conmigo como despedida por un arco. Empuño desesperadamente la palanca de mando, pero antes de que pueda experimentar la gloriosa y aún desconocida sensación de haberme librado a la gravitación de la tierra, el planeador se dirige raudamente al suelo, como por medio de un ascensor. Evidentemente había «llamado» demasiado. El velero se estremece por el violento impacto, pero afortunadamente no sufre desperfectos mayores. Todo el daño se reduce a unos tensores rotos. Y ya aparece el instructor para agraciarme con un par de palabras poco amables. La próxima tentativa tuvo un desenlace más afortunado, lo que no bastó para librarme de muchas otras reprimendas del instructor. Siempre sentiré gratitud hacia ese hombre, apellidado Ismer y conocido con el mote de «el largo», que con el correr del tiempo habría de convertirse en uno de mis más fieles amigos. Gracias a su severidad aprendimos todos a volar como se debe hacerlo. En el otoño de 1929, ya me encontraba capacitado para participar en la primera competición de vuelo a vela a celebrarse en esa región.

En lo tocante a los estudios, el distintivo azul con la gaviota blanca que una vez aprobado el llamado examen A, ostentaba en la solapa, me interesaba mucho más que el lamentable hecho de que debía repetir el ingreso al bachillerato, particularmente cuando «el largo» Ismer, tras un vuelo de 34 segundos de duración, me palmoteo la espalda y me aseguró que quizá no era yo un caso completamente perdido. Seguramente no lo fui, pues aun durante el mismo curso cumplí con los cinco vuelos necesarios para la aprobación del examen B. En cuanto al grado C, que exigía una duración de vuelo de cinco minutos,

en aquellos días no parecía posible en Borkesberge. No habíamos penetrado aún en los misterios del volovelismo térmico, que aprovecha los movimientos verticales del aire causados por las distintas radiaciones de la tierra bajo la acción del calor solar. Para volar sobre Rauhen Hang sin pérdida de altura necesitábamos viento Nordeste, que al embestir las alturas del terreno, ascendía. La perfidia del destino quiso que cada vez que soplaban esas brisas propicias, me encontrara enfrascado en algún trabajo de matemáticas o griego, para cuya concienzuda ejecución me había comprometido solemnemente. Y si me encontraba afuera, en el querido Borkesberge, ocurría que el sol guiñaba picaramente a través del cielo aborregado y no soplaba la menor brisa. En aquel tiempo el *récord* de permanencia en el aire en Borkenberge era de 4 minutos y 45 segundos, y por mi parte logré acercarme con 3 minutos 15 segundos.

Fue entonces, en el otoño de 1931, cuando pasé al curso superior de la enseñanza media, que se me brindó la ocasión de visitar los Montes Rhoen. Allí se practicaba la alta escuela del volovelismo alemán y donde Hirth, Groenhoff, Kromfeld y muchos otros expertos realizaban hazañas excitantes. Tomé parte en un curso para el examen C. Aquello me dio la oportunidad, no solo de contemplar a los grandes maestros, sino también de volar en los aparatos más perfectos de aquella época. Ya al cuarto día de mi estancia en la Wasserkuppe, trepé a gran altura sobre el campo de entrenamiento con un planeador modelo «Halcón», hasta que —prematuramente a juicio mío— el instructor, siempre preocupado por la seguridad de sus discípulos, me ordenó descender por medio de señales luminosas.

Ese mismo otoño fui otra vez a la Wasserkuppe para participar con varios compañeros del club de Gelsenkirchen, en el tradicional concurso internacional de volovelismo. No

regresamos a casa cargados de laureles, pero por mi parte pude anotar en mi haber un hermoso vuelo de una hora, cumplido en nuestro mejor planeador, el «Meyer II», de 20 metros de envergadura, con el cual colmé las condiciones necesarias para lo obtención del *brevet* de piloto de aviones sin motor, documento que a mi regreso me fue extendido por el presidente administrativo de la provincia de Westfalia. Con ello me constituí en el tercero de los pilotos que en mi provincia natal podían volar con todos los tipos de aviones sin motor, dentro o fuera de los campos de adiestramiento. Estaba autorizado a efectuar vuelos a distancia, sobre ciudades y de exhibición en festivales aéreos, y finalmente tenía ya la facultad de adiestrar a otros aficionados. Contaba entonces diecinueve años de edad.

Mientras tanto seguía encadenado a las aulas. El examen del bachillerato se acercaba angustiosamente y no me quedaba otro recurso que dedicarme de lleno a los estudios. Fue un estímulo no despreciable que se me prometiera obsequiarme con un planeador que podía elegir según mis preferencias en cualquier fábrica. Esto constituía el cumplimiento del sueño más osado que hasta entonces había abrigado. Me decidí por el *Grunau-Baby*, que aún hoy es construido y empleado en todas las partes del mundo. Mientras se hallaba en construcción en Silesia, me dediqué con mis camaradas de Westerholt a la fabricación de un remolque para el transporte de dicho planeador, según diseños propios.

Terminamos el vehículo exactamente en el término previsto, tras haber invertido en él centenares de horas de trabajo y todo el dinero que logramos economizar o conseguir. Aún hoy me maravilla el idealismo que entonces demostramos todos nosotros, y ante todo el de mis desinteresados ayudantes. Finalmente alcanzamos la meta.

El 15 de febrero arribó por ferrocarril el tan ansiado *Grunau-Baby*; mi *Grunau-Baby*. Ya el 12 de febrero habían finalizado en el Gimnasio Hindenburg los exámenes de bachillerato de los 24 candidatos existentes. En el certificado de promoción que el director me entregó solemnemente, figuraba, en el renglón «profesión a desempeñar», la anotación: «Galland quiere ser aviador».

CAPÍTULO II

LAS COSAS SE PONEN SERIAS

Poco antes de que acabarse el bachillerato mi padre me llevó a pasear, cosa que desde mucho tiempo atrás no había hecho. De niño le había acompañado muchas veces, y fue él quien me dejó en herencia el amor a la naturaleza y la afición a la caza y me instruyó sobre ella. Bajo su vigilancia cacé a los siete años de edad mi primera liebre, hecho lo cual me dio a fumar la primera pipa, con resultados deplorables para mis pantalones. «Solo así es posible educar a verdaderos cazadores», acostumbraba a decir mi padre.

Aquel paseo en común tenía un motivo especial. Si un padre invita a su hijo adolescente a acompañarlo en solitarias caminatas, su acción siempre tiene relación con alguna cuestión de importancia. Así sucedió aquel día. Bastante inesperadamente me planteó la pregunta: «Dime hijo, ¿ya has meditado acerca de lo que va a ser de ti? ¿Qué profesión piensas abrazar?». Por mi parte, lo había meditado. Dicho con mayor precisión: para mí aquel asunto estaba decidido. No titubeé un instante en darle mi respuesta: «Quiero ser aviador».

No me hacía ilusiones acerca de la reacción de mi padre. Bien sabía que él no sentía ni remotamente tanto

entusiasmo por la aviación como yo. Jamás había opuesto dificultades a mi afición; por el contrario, me había ayudado una y otra vez. Pero mi pasión aeronáutica en cierto modo había estado bajo su dirección, encaminada por senderos razonables, para que no sufrieran demasiado otros menesteres que él consideraba más importantes. Sobre todo sabía yo que no tenía simpatía por la aviación como medio de ganarse el pan. Las perspectivas que en aquel tiempo se ofrecían en Alemania a un aviador profesional, eran en efecto infinitamente pequeñas. Millares de aspirantes formaban fila a la espera de alguno de los contados puestos de piloto que podía ofrecer la Lufthansa. Por entonces volar era en mi país un arte mal retribuido.

Por otra parte, el autor de mis días veía en la profesión de aviador un cierto parentesco con el oficio de chófer de taxi o el de maquinista ferroviario, modos de ganarse la vida que consideraba perfectamente honorables, pero que no podía admitir como máxima ambición de su hijo. Así me lo dijo sin rodeos. Recalcó que no deseaba ejercer ninguna presión sobre mí, que podía elegir la profesión por la cual sintiera verdadera vocación. Consideraba sin embargo un deber recordarme las exigencias de la vida práctica, a la cual debía incorporarme en breve. Si así lo deseaba, podía abrazar una carrera académica. Por fortuna estaba en situación de poder ofrecer a sus hijos una buena preparación en cualquier profesión que eligieran.

«Entonces permíteme que sea aviador», le pedí. Y mi padre consintió: «Si lo has pensado detenidamente, hijo mío…». Desde aquel instante, por encima del natural sentimiento de cariño y devoción que el hijo debe al padre, siento por el mío una inmensa gratitud, pues lo que yo me proponía en las condiciones de aquella época era en realidad bastante falto de sentido y poco prometedor. Pero él

seguramente conocía a su hijo lo suficiente para saber que su afición no era un simple capricho pasajero, sino que con ella iba aparejada la conciencia de una firme voluntad.

No transcurrió mucho tiempo sin que tuviera oportunidad de demostrarlo. Cuando solicité mi ingreso en la escuela de aviación de líneas aéreas Braunschweig, me encontré con más de 4000 rivales para solo 20 plazas a distribuir. En estas cifras se reflejaba no solamente el enorme entusiasmo de la juventud alemana de aquellos días por la aviación, sino también los efectos de la terrible desocupación que en el año 1922 llegó a su culminación en Alemania. Seis millones de hombres sin trabajo gravitaban como una pesadilla sobre la economía nacional. Interminables filas de grises siluetas miserables se apretujaban ante las oficinas municipales que distribuían los subsidios. Millones de jóvenes se veían incapacitados para hallar, una vez que dejaron las aulas, una conexión cualquiera con las actividades productivas. Gran parte fue víctima de la propaganda de los partidos extremistas y colmaba las filas de las organizaciones de combate políticas, que frecuentemente se enfrentaban en sangrientas batallas callejeras.

Me dirigí a Braunschweig con sentimientos contrarios. Los exámenes de ingreso en la escuela de pilotos comerciales durarían 10 días y de ellos dependería mi futuro derrotero por la vida. Las probabilidades de ser admitido eran muy pocas; uno de cada 200 aspirantes podría ingresar en los cursos. Por consiguiente, la Lufthansa estaba en condiciones de realizar una rigurosa selección. Durante diez días se nos «exprimió a fondo» y debimos hacer frente a exámenes exhaustivos y exigencias psicofisiológicas completas.

Al final solo 18 de los candidatos salieron triunfantes de la prueba, seguramente la más difícil de su vida. Yo me

encontraba entre ellos.

Regresé a mi terruño, lleno de júbilo y de alegres esperanzas, sujeto sin embargo a serios sentimientos de responsabilidad. Proyectaba realizar un sueño largamente acariciado, el de formar en Westerholt un grupo de volovelistas afiliado a la Federación Alemana del Deporte Aeronáutico. Un aliciente para ello era que, con un vuelo de duración sensacional por la Alemania Oriental, que hice con mi *Grunau-Baby* un mes antes de rendir mis exámenes de ingreso en Braunschweig, habían quedado probadas las condiciones ideales de Berkenberge como base de vuelo sin motor. Aquel éxito despertó oportunamente la atención de la opinión pública, y la prensa local informó sobre él en largas columnas encomiásticas. Ganamos entonces muchos nuevos amigos para nuestro deporte, tanto entre «los que pagaban», de edad mayor, como entre «los que volaban», la generación joven.

Mi primer récord

En aquella ocasión, apenas el *Grunau-Baby* había llegado a Westerholt, me dirigí a Borkenberge con el planeador y mis amigos. Ya el primer despegue me entusiasmó, a pesar de que únicamente me pude mantener en el aire breves instantes. Al día siguiente logré un vuelo de 17 minutos y otro de 22.

Era aquella la máquina adecuada para superar el récord local, lo que significaba que debía mantenerme en el aire más de 47 minutos. Que lo lograra dependía del viento. Este primeramente se mostró adverso; pero luego, un sábado, el 27 de febrero de 1932, una fuerte corriente Nordeste nos sacó entusiasmados fuera de nuestros camastros de paja, a

pesar del tremendo frío que hacía. Aun en medio de la obscuridad llevamos el planeador al Rauher Hang, altura que desde hacía tiempo habíamos bautizado con el nombre de «Monte del Calvario». Densos torbellinos de nieve impedían toda visión. Tiritando de frío me senté frente a la palanca de mando. Luego, la visibilidad aumentó y di la voz de mando, siendo lanzado en medio de aquella «sopa» espesa, fría y lechosa. El semblante, las gafas y el planeador se cubrieron al instante de una capa de hielo. Pero no importa mientras prosiga el viento. Desgraciadamente disminuyó y el *Grunau-Baby* volvió a asentarse con agudo chirrido sobre el brezal congelado.

Mi equipo de despegue se acerca muy lentamente, y no es extraño que semejante tiempo le quite el entusiasmo. Bajo constantes improperios y para entrar en calor volvimos a remolcar el *Grunau-Baby*, bastante pesado, a la cima de la loma. A las nueve el viento vuelve a acentuarse. Preparo todo para el despegue. Me hago sujetar con mayor cuidado que el habitual. Uno de los compañeros formula una amenaza: «¡Si esta vez no permaneces arriba más de una hora, te quedas sin sopa de guisantes al mediodía!».

A las 9.25 horas el *Baby* salta hacia el espacio. La corriente ascendente es angosta, pero el planeador se conduce debidamente y sube en constantes curvas cerradas. Ya estoy a cien metros por encima de la loma. Abajo los compañeros improvisan danzas de júbilo. Media hora después, el viento continúa soplando en forma ideal desde el Nordeste.

¡Viraje agudo —más agudo aún sobre el plano— vuelta hacia la corriente ascensional!

¡Cuidado! El viento barre poderosamente la cumbre. Un fuerte remolino intenta atraer mi pájaro hacia abajo. Pierde altura, es sacudido cruelmente y… vuelve a ascender.

Nuevo viraje. Otra vez a cien kilómetros por hora hacia la pendiente. Transcurren 40 minutos. El cronómetro continúa su pacífico tictac. Desde el suelo me hacen señales. Ya sé lo que se me quiere indicar: siete minutos más y habrá un *récord*. ¡Es cosa de aguantar! 46. 47 y 48 minutos. ¡Hurra, el viejo récord, de Borkenberge ya no existe! Parto en dos una tableta de chocolate y arrojo una mitad a los compañeros, que en su alegría improvisan un espectáculo de locos.

El viento se torna amachado. Hay mucho quehacer. Ya ha transcurrido una hora: tengo asegurada mi ración de sopa de guisantes. Allí abajo agitan sábanas y frazadas.

Completo dos horas. He hecho 320 virajes. El cable de mando de los alerones de mi nuevo planeador se ha estirado de tal manera que su pilotaje es cada vez más difícil. Si alguno de los cables de mando salta de uno de los muchos rodillos, puede ocurrir un accidente. Con pena me decido a aterrizar. Vuelvo a volar a escasa altura sobré el lugar y grito a mis camaradas: «¡Venid a casa, aterrizo!».

Luego el patín vuelve a asentarse sobre el suelo, que sigue endurecido por el hielo. El cronómetro señala 2 horas, 6 minutos, 5 segundos. He establecido un nuevo récord, no solamente local, sino también de todo el Noroeste de Alemania. El *Baby* se ha comportado brillantemente y Borkenberge queda calificado como paraje excepcional para la práctica del vuelo sin motor.

Tal fue la señal de partida para la fundación de nuestro Grupo Westerholt de la Federación del Deporte Aeronáutico. Personajes prominentes y mucha juventud entusiasta se reunió en nuestro pueblo, y, en el programa de la fiesta realizada con tal motivo, constituyó el acontecimiento mayor el bautismo de mi planeador con el nombre de «Strolch». (En español: «vagabundo, vago

simpático».). Se pronunciaron muchos y sonoros discursos, se redactaron los estatutos del Club y se hizo cuanto en tal oportunidad cabía hacer. Luego, baile general. Ese día fue para mí la despedida de la juventud. Pocos días después cumplí el segundo decenio de mi existencia terrena y la seriedad de la vida llamaba por sus fueros.

CAPÍTULO III

DEL VOLOVELISMO AL VUELO CON MOTOR

No puedo recordar sino con melancolía aquella época, distante ya más de veinte años. No porque luego le sucedieran las faenas militares y la guerra, el derrumbamiento y el campo de prisioneros, la calumnia y la lejanía de la patria y del terruño, sino porque entonces ardía en los corazones de nosotros, los jóvenes, el fuego puro de un entusiasmo totalmente desinteresado. Volar era en aquellos días, si se contempla desde un punto de vista objetivo y material, una empresa carente de sentido. Como profesión estaba al alcance de una ínfima parte de la juventud. Nadie entre nosotros pensaba seriamente en una aviación militar. Los premios ofrecidos en los festivales y concursos eran de naturaleza puramente simbólica. El profesor Georgü, quien ahora actúa como hombre de ciencia en la Argentina, lo expresó cierta vez con hermosas palabras, cuando me tocó recibir de sus manos, en 1933, el primer premio en el certamen de vuelo sin motor de Borkenberge. No tenía —dijo— riquezas que repartir, pero la juventud alemana no volaba para ser retribuida con dinero, sirio porque una misión interior, un llamamiento íntimo le inducía a ello. Este idealismo —concluyó el profesor—

había capacitado a los volovelistas alemanes para sus proezas, reconocidas en todo el mundo.

En el sentido material nada teníamos que esperar de la aviación. Todo lo contrario: cada céntimo que era posible ahorrar o conseguir era sacrificado por la causa. En Alemania, contrariamente a todos los demás países, el vuelo sin motor no podía contar con subvenciones oficiales de ninguna especie. Y además es un deporte caro. Los planeadores, los equipos adicionales, su transporte a los lugares de concurso y las instalaciones en los campos de adiestramiento, importan sumas muy grandes, por lo menos en relación a los recursos de los aficionados. Los que se reunían para hacer prácticas en las laderas del Roehn, en las dunas de Rossiten o en Borkenberge, no eran hijos de millonarios. Solamente un 25 por 100 de los miembros del Club de Gelsenkirchen, al que pertenecí primeramente, eran estudiantes. El 75 por 100 restante estaba formado por artesanos, obreros o empleados. Se reunían para un gran fin, al que sacrificaban su tiempo, sus fuerzas y su dinero. Y ese fin era simplemente volar.

Fue de ese idealismo de la juventud alemana del que el nacionalsocialismo extrajo sus energías. Así como más tarde la juventud reunida en las ligas patrióticas se disolvió en las formaciones del partido, también la juventud aviadora alemana se insertó automáticamente en la Luftwaffe, discretamente enmascarada en sus comienzos, en 1933; y en las formaciones aeronáuticas para militantes del partido, voluntariamente, sin imposiciones, con espontáneo entusiasmo por algo que consideraba bueno y justo.

En aquellos años felices nuestro idealismo deportivo era enteramente puro. Cuando después del bautismo de mi «Strolch» me despedí de mis compañeros, presentí que aquel adiós era una profunda incisión en mi vida. Con

Borkenberge, donde había derramado tantas gotas de sudor y consumido tantas energías, donde por primera vez había experimentado la felicidad de volar, donde sentí las primeras desazones causadas por los fracasos y las propias insuficiencias y donde logré también los primeros éxitos, dejaba una parte de mi ser. Hoy se me antoja en su genuina intensidad, un paraíso perdido…

En Braunschweig los alumnos estaban sometidos a una disciplina rigurosa. Se nos exigía mucho, tanto en el terreno práctico como en el teórico. Por supuesto disponíamos, a raíz de nuestra experiencia en el volovelismo, de cierta base de conocimientos aeronáuticos. Sin embargo, entre el vuelo a vela y el de motor existe una diferencia semejante a la que separa el barco a vela de la motonave. Afortunadamente, en ese verano logré aprobar los primeros exámenes y adquirir el llamado *brevet* B1.

Constantemente pendía sobre nosotros una especie de espada de Damocles: el temor de ser relevados. Quien no respondía plenamente a las exigencias planteadas, estaba expuesto a ser enviado a su casa con cincuenta marcos en el bolsillo y vituallas para el viaje. Millares de otros jóvenes esperan ingresar en su lugar, y para la mayoría de nosotros la baja equivalía a la desocupación.

No es de extrañar que, bajo tales auspicios, mi primer accidente que causó leves averías al tren de aterrizaje de un Albatros L-101, me provocara la mayor inquietud. Mi situación se tornó más crítica cuando posteriormente, guiando una escuadrilla de aviones Klemm de instrucción, dos de estos se embistieron con tal violencia que uno de los pilotos tuvo que abandonar su aparato, y el segundo a duras penas logró aterrizar. Se instruyó un severo sumario y se me reprochó que el accidente se había producido al adoptar una formación de vuelo que no había sido ordenada

expresamente para esa oportunidad.

Lo sucedido me descorazonó profundamente. Parecía peligrar mi carrera que hasta aquel instante se había desenvuelto, si bien no sin dificultades y contratiempos, de manera muy satisfactoria. Para no encontrarme en la calle en caso de relevo, solicité mi ingreso en el Regimiento de Infantería 18, en Paderborn, en calidad de aspirante a oficial. Tampoco el Ejército (Reichswehr) aprobaba en aquel tiempo más que una pequeña parte de las solicitudes que recibían. Por lo tanto no creía seriamente que mi solicitud tuviera resultado favorable. Continué en la Escuela de Aviación, pero al mismo tiempo me sometí a los exámenes exigidos, y con ello me proporcioné la seguridad de que no había omitido esfuerzo para no tener que sostenerme sobre una sola pierna, a la sazón bastante quebradiza, de la aviación.

Renuncia al 18 de Infantería

Paulatinamente el asunto de los Klemm cayó en el olvido. Respiré un tanto aliviado, porque mi solicitud de ingreso en el arma de infantería no había sido dictada por una verdadera vocación. Por el contrario, jamás conocí nada más estimable que la libertad personal, que necesariamente en las fuerzas armadas de todas las naciones sufre lógicas limitaciones.

Deseo no ser mal interpretado: posteriormente actué con verdadero entusiasmo como soldado y oficial, pero ello en la querida Fuerza Aérea. Reconocía aquella disciplina tradicional, que en un pasado próximo se ha dado en llamar comúnmente «militarismo prusiano», como una dura e ineludible necesidad y me sometía a ella en cuanto fuere

menester. Pero también soy suficientemente franco para admitir que nunca lo hice con alegría, que esa rutina contradecía la esencia misma de mi naturaleza y que jamás contemplé aquello con placer, sino únicamente como una obligación que era parte del destino de mi nación.

Bajo tales auspicios no pude sino experimentar gran alarma cuando en el otoño de 1932 recibí una comunicación oficial, con franqueo a pagar, en la cual se me informaba que mi solicitud había sido aprobada y que debía presentarme a tal hora en tal parte. Fui a ver con este escrito al director de la Escuela de Aviación Comercial, Keller, a quien posteriormente sería Comandante de una Flota Aérea, para pedirle su consejo. Al abandonar su despacho, las orejas me ardían de satisfacción y alegría: mi carrera de aviador estaba asegurada. Se me había garantizado no solo que seguiría en la escuela, sino también que disfrutaría de todo género de facilidades y estímulos para terminar los cursos. Pude entonces declinar el llamamiento del Regimiento 18 de Infantería sin cargos de conciencia.

¡Cuán sencillas eran aún en aquella época las cosas…!

También en la escuela de Braunschweig se practica el vuelo a vela, con poco conocimiento de causa y escaso interés, pero siempre con mucho viento, el que, como es notorio, de nada sirve en las planicies. Por mi parte aprovechaba toda ocasión que se presentaba para estar entre verdaderos volovelistas. El joven grupo de Westerholt en el ínterin, se había desarrollado espléndidamente. Con extraordinaria constancia, los muchachos habían construido una máquina propia, según los diseños de Ismer, que debía participar en las próximas competiciones anuales de otoño en Borkenberge.

Yo tenía que estar presente en esa oportunidad, aunque no fuera más que porque allí se proyectaba bautizar el pájaro

con mi sobrenombre, «Keffer». La fiesta fue magnífica pero en cambio fracasó el vuelo inaugural. Si bien el avión había sido construido con toda pulcritud y esmero, tenía un defecto. Este se reveló —lamentablemente— demasiado tarde. La cola era demasiado pesada. Apenas hube desenganchado el cable de remolque del automóvil, entré en un tirabuzón que solo tuvo fin donde se unen el cielo y la tierra. Hubo un choque bastante violento contra esta última y salí del asunto con una ligera conmoción cerebral y leves heridas en la cara. Tuve que permanecer unos días en posición horizontal, pero esto no impidió que pudiera participar luego en el mismo certamen y ganar el segundo premio con mi «Strolch», enfrentado a competidores muy capaces.

Otro accidente que sufrí el año siguiente no tuvo un desenlace tan benigno. El volovelista y constructor de aviones berlinés, doctor Meyer, despegó con un planeador de gran *performance*, el «M-II», en un intento de arrebatarme el *record* establecido con mi «Strolch» en Borkenberge. En el último día del certamen las condiciones atmosféricas eran pésimas y toda tentativa de levantar vuelo constituía una locura. Pero Meyer vino remolcado por un avión desde Gelsenkirchen y se colocó sobre la ladera del Rauhen Hang. Mis compañeros insistían en que no debía permitir que nos despojara del *record* sin, por lo menos, haber intentado impedirlo. Muy contrariamente a mis propias convicciones me hice remolcar y durante media hora realicé conjuntamente con el doctor Meyer un viraje tras otro sobre la poca propicia falda sur de la altura, maniobrando en un espacio limitadísimo, donde mi competidor se condujo con extrema caballerosidad. Una tormenta tremenda sacudía nuestros planeadores, de manera que apenas podíamos avanzar contra ella. Era verdaderamente una locura.

Repentinamente se apoderó de mí el presentimiento de que aquello no terminaría bien. No acostumbro a otorgar mayor importancia a tales voces interiores pero, ciertamente, jamás las sentí con tanta claridad e insistencia como aquel día.

Por lo pronto interrumpí decididamente el vuelo y aterricé. Mis compañeros no se mostraban de acuerdo ni mucho menos. Entre nosotros las críticas solían ser muy francas y se oyeron, entonces, palabras mordaces. Mientras aún discutíamos y yo explicaba mis aprensiones acerca del riesgo que implicaba la continuación del vuelo bajo tales condiciones, sucedió la desgracia. El planeador de Meyer se deshizo en el aire y su piloto cayó verticalmente entre los restos sin mando del mismo. Sentí muy dolorosamente la muerte de este camarada.

Posteriormente, solo rara vez pude visitar Borkenberge, pues mi adiestramiento profesional absorbía tiranicamente mi tiempo. Resolví entonces llevar mi «Strolch» a Braunschweig, donde en reiteradas oportunidades lo presenté en remolque. Mi especialidad consistía en el despegue remolcado por automóvil, que podía ejercitarse desde la calzada de cualquier carretera sin árboles que permitiera al coche desarrollar una velocidad de 70 a 80 kilómetros por hora, práctica que en aquel tiempo era nueva y me gustaba sobremanera. En cuanto a la policía, no compartía mi entusiasmo, pues opinaba y seguramente no sin cierta justificación, que las calles tienen por objeto principal facilitar el tránsito de los vehículos terrestres y terminó por «cortarme» las alas.

En aquella época me sirvió de mucho el remolque que mis compañeros de Westerholt habían construido conmigo con tanta diligencia y desinterés. Poco después logré incluso hacerme, como aditamento indispensable, de un pequeño automóvil; adquisición que financié por medios muy simples

aunque no precisamente rectos. Mi padre debía girar mensualmente 350 marcos a la escuela, como participación en los costos de adiestramiento, suma de la cual se me entregaban 50 marcos para gastos menores. Un buen día en que se resolvió prescindir del aporte paternal, conseguí convencer a la secretaria administrativa de la Institución, de que no enviara la comunicación de tan grata nueva y me entregara el dinero que el autor de mis días seguía girando religiosamente. De todos modos —me dije para tranquilizar mi conciencia— aquellos marcos, como el giro mensual que recibía mi hermano, el estudiante, formaban parte preestablecida del presupuesto paterno. Por otra parte, no dilapidaba ese dinero, pues lo invertía en algo de valor permanente, precisamente en pagar aquel cochecito con el cual me presenté un día ante la puerta de la casa paterna. Mi padre, naturalmente, no salía de su asombro y quiso saber cómo había pagado el vehículo, a lo que respondí respetuosamente: «Con el dinero que la escuela me entregaba». Resultado: comentarios laudatorios sobre mi espíritu de economía. Años después, llegó el día que revelé la verdad del asunto a mi padre, quien me calificó de granuja y terminó por admitir que en mi lugar habría hecho lo mismo.

A unos 30 kilómetros de Braunschweig había, junto al llamado Schaeferstuhl (silla del pastor), un paraje de condiciones favorables para el volovelismo, Salzgitter, en el cual un pequeño grupo de jóvenes entusiastas realizaban sus primeros ensayos, como nosotros lo habíamos hecho en Borkenberge. Hasta entonces no habían logrado más que saltos de pocos segundos de duración. Mi «Strolch» en cambio alcanzó primeramente 70 minutos, luego más de dos horas y finalmente un vuelo de más de cinco horas, que en aquel tiempo causó sensación entre los deportistas alemanes.

Salzgitter obtuvo como anteriormente Borkenberge, el reconocimiento oficial como campo nacional de vuelo sin motor. Mucho tiempo seguí actuando allí, en mis horas libres, en calidad de instructor. Aún hoy recibo en la lejana Argentina cartas de mis compañeros de aquellos días.

En el otoño de 1932 me dirigí a Schleissheim, cerca de Munich, para participar en un curso acrobático. Con el *tonneau*, el *looping*, el vuelo invertido y en picado y la barrera, penetrábamos en un sector completamente nuevo de la aviación, que hasta entonces nos había estado vedado a los volovelistas. Poco después fui a Warnemuende, para recibir instrucción en la aviación naval. Aparte de la diferencia entre babor y estribor, tuvimos que asimilar mucha teoría sobre aquel asunto acuático, cosa que yo consideraba molesta aunque posteriormente me fue de provecho una parte de lo aprendido, especialmente lo relacionado con el arte de la navegación. No obsta ello para que hasta el día de hoy siga siendo incapaz de distinguir por su distintivos de rango a un capitán de corbeta de otro de fragata. Me alegré cuando aquel chapoteo en el agua, al que nunca pude verle mayores atractivos, terminó para mí antes de lo previsto.

Se me llamó de nuevo a Schleissheim. Allí me incorporé a un grupo especial, cuya finalidad fui entreviendo con el andar del tiempo. Éramos solamente cinco los aviadores civiles que lo integrábamos y no se nos dio explicación alguna, ni se pidió nuestro asentimiento. De todos modos no lo hubiéramos escatimado, pues ahora disponíamos de máquinas mejores y teníamos oportunidad de aprender cosas enteramente nuevas. En realidad se trataba de una instrucción en regla de aviación de caza, con vuelos en formación y todo lo demás; lo único que faltaban eran las armas. Por nuestra parte estábamos encantados. Entre los participantes imperaba un tono cordial de camaradería, si

bien los jóvenes oficiales licenciados de la *Wehrmacht* que había entre ellos, y que constituían la mayoría, no nos tenían muy en cuenta.

Mientras tanto el Tercer Reich se había transformado en una realidad. El entusiasmo nacional se encrespó en grandes oleadas. Presentíamos que la aviación alemana recibiría en adelante un formidable impulso, pues el más íntimo confidente y uno de los colaboradores más antiguos de Hitler, era el último comandante del célebre regimiento de caza «Richthofen» de la primera Guerra Mundial, el capitán Hermann Goering, distinguido en aquella ocasión con la medalla «Pour le Mérite».

Cuando Hitler, el 30 de enero de 1933, fue nombrado Canciller y encargado de la formación del gobierno, encomendó a Goering, bajo el título de Comisario Aeronáutico del Reich, la organización y la reconstrucción de la aviación. Con el nuevo curso político aparecieron también los medios necesarios y, de un instante a otro, las actividades aeronáuticas experimentaron un incremento vertical. Objetivos que hasta entonces parecían inalcanzables eran llevados a la práctica sin dificultades, y no recuerdo que alguno de mis amigos o camaradas, ni yo tampoco, hayamos experimentado y menos aún expresado, reservas de ninguna especie acerca de la evolución política que se iniciaba.

Fue a comienzos del verano de 1933 cuando vi a Goering por primera vez. Los participantes en el curso de Schleissheim, fuimos llamados a Berlín, donde nos recibió Goering. Nos dirigió un corto discurso, y si bien en el primer instante me sorprendió su considerable «desplazamiento», esta impresión se disipó al breve rato, anulada por otra: la de que allí hablaba un aviador verdaderamente apasionado.

Nuestro interlocutor se refirió a las dificultades de la

instrucción que hasta entonces habíamos recibido y a las cadenas que Versalles había impuesto a la aviación alemana y que ahora debían ser rotas. Se prescindiría en adelante del transitorio y ultrasecreto adiestramiento de pilotos alemanes en las bases aéreas rusas. El Führer —agregó— tenía en Mussolini un poderoso amigo, y la vinculación entre ambos era no solo ideal, sino que poseía también un valor práctico tangible. Se nos brindaría ahora la ocasión de participar en un curso en aviones de caza en la Real Aeronáutica Italiana, cuyo prestigio había logrado gran auge bajo la dirección del Mariscal Balbo. Por supuesto, este asunto debía ser considerado como el más secreto de los secretos y también ser realizado bajo el más severo «camouflage», para no exponer a ambas naciones a complicaciones internacionales. Por otra parte, Italia pertenecía aún a la Entente.

Nosotros ardíamos de entusiasmo. En julio hicimos nuestro equipaje y, disfrazados hasta lo irreconocible, nos dirigimos por ferrocarril desde Francfort hasta el Sur de Italia. Otro grupo estaba destinado a Udine, en el Norte de la península. A partir de la frontera, en el Brennero, se nos hizo pasar por tiroleses del sur, reclutados para el servicio militar.

Cuando arribamos a Bari nos esperaban ómnibus con chapas civiles que pretendían ocultar su condición de vehículos militares, en los que nos llevaron a Grotaglie, un aeropuerto de dirigibles que databa de la primera Guerra Mundial. Durante el camino, en medio de un apartado monte de olivos, los conductores detuvieron los vehículos, substituyeron las chapas civiles por otras militares y desaparecieron conjuntamente con nuestros acompañantes italianos. Entre ellos, me había llamado particularmente la atención un hombre menudo y esmirriado, con una barbita a lo Balbo, negra como el carbón. Al cabo de un rato

volvieron. Se habían convertido en Oficiales de la Real Aeronáutica Italiana y el de la barbita en punta se nos presentó como Coronel, Comandante de los cursos y de la Base.

Al llegar a Grotaglie, almorzamos, y en nuestros nuevos alojamientos se nos proveyeron uniformes de «avieri» del Duce. Fue una sensación extraña la que me asaltó entonces, el encontrarme repentinamente, en calidad de recluta, en un cuartel extranjero. «Todo esto —me dije *in mente*— hubieras podido tenerlo con mayor comodidad en el 18 de Infantería en Paderborn».

Pronto comenzamos a maldecir el *camouflage* que se nos imponía y no escatimamos por cierto las malas palabras, con la esperanza que nuestros instructores italianos las entendieran tan poco como nosotros comprendíamos sus voces de mando. Al recibir la orden del «¡rompere le rige!» —(¡romper filas!)— según los reglamentos militares italianos, debíamos gritar a voz en cuello «¡Viva il Re!»; nuestros mentores jamás atinaron a comprender porqué hacíamos suceder a esos vítores cierta palabra muy substanciosa, en boga en los cuarteles alemanes y surgida del centro mismo del corazón. Este aditamento verbal no estaba dirigido en modo alguno contra el rey Víctor Manuel, hacia quien no abrigábamos ninguna hostilidad. La exclamación era simplemente expresión de nuestro descontento colectivo ante la organización no precisamente ejemplar de los cursos y también ante una disciplina militar que nos desagradaba, de todo lo cual no hacíamos responsables a los italianos, sino a Goering.

Evidentemente, había algún error de interpretación. En Grotaglie parecía existir la impresión de que los visitantes éramos novicios absolutos, bebés de la aviación, y se nos impartió al respecto un curso que comenzó con lo más

elemental. En realidad poseíamos una instrucción que seguramente no era deficiente y, en consecuencia, lo único que nos interesaba allí eran los aparatos modernos de caza y el adiestramiento práctico de tiro aéreo. ¿Para qué podía servirnos los aviones de instrucción? Queríamos volar en aquello que nos había hablado Goering, los cazas más veloces del mundo. Resultaba evidente que, el entonces General, no había realizado el acuerdo con Balbo con suficiente detalle, lo que había dado lugar a interpretaciones erróneas.

Por aquel tiempo, un piloto italiano había establecido un *récord*, mundial de vuelo invertido, lo que dio lugar a un lógico orgullo. Nosotros, los «principiantes», no nos impresionamos mayormente por ello y, cuando me tocó el turno de hacer vuelo acrobático, invertí mi «Breda» y me puse a volar tranquilamente ida y vuelta y más idas y vueltas, entre Grotaglie y Tarento. Los italianos me observaban con disgusto, que se transformó en manifiesta inquietud cuando superé la media hora de vuelo, por lo que, transcurridos otros 10 minutos, se me ordenó que aterrizara, de una manera imposible de desatender.

Paulatinamente se disiparon los errores acerca de nuestro verdadero grado de instrucción y se nos pasó al adiestramiento de combate. Las prácticas de tiro aéreo nos gustaban sobremanera, pero eran temidas, con razón, por el personal del polígono. Tirábamos sobre globos que un soldado hacía ascender sujetos por cordeles, desde el extremo de una zanja. Nosotros lo acechábamos constantemente y considerábamos una proeza deportiva reventar los aerostatos casi en sus propias manos. El servicio en el polígono de tiro, constituía para aquellos soldados, siempre que anduvieran por allí los «tiroleses del Sur», la más desagradable de las tareas.

Un buen día finalizó el curso, al cual sucedió una licencia de dos semanas, que me brindo la ocasión de conocer Nápoles, Capri, Roma y Milán. Las impresiones inolvidables que reuní durante aquella excursión, apenas fueron turbadas ocasionalmente por algunos episodios ingratos que provocó el bendito disfraz. Por ejemplo, en Roma tuve la mala suerte de atraer la atención de un «carabinieri», mientras estaba ensimismado en la contemplación de un edificio histórico. No sé por qué, pero el buen hombre me dirigió la palabra, y mi respuesta no pareció satisfacerle del todo, pues pidió mis papeles. Estos profundizaron aún más su desconfianza y me ordenó acompañarle a la comisaría. Protesté con energía, pero sin éxito, pues me encerraron durante una hora. Hasta el día de hoy ignoro el porqué.

CAPÍTULO IV

¿DESEA USTED PASAR AL SERVICIO ACTIVO?

Esta interrogación flotaba en el ambiente cuando, terminados los cursos en Italia en el otoño de 1933, regresamos a la Escuela de Aviación Comercial en Braunsehweig. No obstante ser aún interior y exteriormente tan civil como el que más, era ya un piloto de caza, casi perfectamente instruido. La retorta alemana estaba a punto de ebullición y se adivinaban en ella los primeros perfiles del *homunculus* aeronáutico en formación. Oficiales «licenciados» de la Reichswehr penetraban sigilosamente en todo género de organizaciones de la aviación civil. Los viejos amigos y camaradas de Goering habían reaparecido desde sus retiros en todo el territorio del Reich y trabajaban ya, en calidad de asesores, directores, etc., en la creación de la futura Fuerza Aérea.

Tras haber rendido el último examen en Braunsehweig, ingresé como piloto en la Lufthansa. Dos veces por semana volábamos con un Junkers G-24 o un Rohrbach-Roland desde Stuttgart-Boeblingen, por vía Ginebra y Marsella, hasta Barcelona y regreso. Llegué a conocer tan bien la populosa ciudad mediterránea; admiré sus espléndidas construcciones góticas y renacentistas; ascendí a la cima del

Tibidabo, desde la cual se divisa una amplia vista de la ciudad y del mar azul; deambulé por el Paseo Colón orlado de palmeras; bebí en las mesitas siempre pegajosas y vacilantes de las aceras de los innumerables cafés, más de una copa de anís y de una botella de cerveza, y disfruté de toda la belleza y la bonanza de la vida española que, luego durante la guerra civil y nuevamente en la Argentina volvió y vuelve a encantarme.

A principios de 1934 fui llamado a Berlín, juntamente con mis camaradas de la aventura en Italia. Fue entonces cuando se nos hizo la pregunta decisiva: «¿Desea usted ingresar en el servicio activo?». Para muchos de nosotros no era fácil la respuesta. La mayoría poseíamos puestos seguros y bien pagados en la aviación civil. Éramos poco más de 70 hombres, de los cuales 43 habían dejado estacionados sus automóviles en la acera de enfrente. De aceptar, debíamos abandonar esas posiciones y comenzar de nuevo como reclutas, adquirir los conocimientos militares básicos y cursar luego en el Colegio Militar. Era aquella una píldora amarga, que se pretendía dorar ofreciéndonos la acumulación de nuestros años de pilotos profesionales sobre los futuros servicios militares. El lado favorable de la cuestión residía en que las perspectivas de la futura Luftwaffe eran muy superiores a las de la aviación civil.

El 15 de febrero de 1934 unos 75 compañeros, cada uno con su valija en la mano, pasamos por el portón de guardia principal del cuartel de granaderos de Dresde, donde el Regimiento 10 de Infantería se hizo cargo de nosotros. La acogida no pecaba, por cierto, de falta de amabilidad, pues aunque reclutas, éramos personas ya mayores, a las cuales no se quería tratar con excesiva rudeza. Yo contaba apenas veintidós años y únicamente había otro compañero mas joven entre nosotros. Algunos camaradas ostentaban ya,

como atributo exterior de prosperidad burguesa, un vientre apreciable; desarrollarlo, según afirmaban con cierto orgullo, les había costado mucho dinero.

«Eso no durará mucho tiempo», nos aseguró el suboficial encargado de la Compañía, con una mirada intencionada sobre los mentados despliegues anatómicos, mientras nos llevaba hasta nuestro alojamiento futuro. Este se hallaba situado en el quinto piso, pero había que formar en la planta baja, y ello sucedía varias veces al día. «Como aviadores, ustedes seguramente aguantarán bien el aire de las alturas», se nos dijo. Es comprensible que en el Ejército, que se había encargado de darnos el adiestramiento militar básico, existiera una cierta animosidad contra nosotros, ya que nos consideraban privilegiados Como debíamos permanecer alrededor de diez meses en la Infantería, los instructores aprovecharon ese lapso para tenernos «al trote» con el pretexto de que querían obtener buenos soldados en poco tiempo. Dentro del Regimiento constituíamos una formación especial y teníamos la curiosa denominación de «curso deportivo».

No puedo afirmar que me sintiera muy feliz calzado con botas y vestido con uniforme de faena. Ya entonces tenía afición a la ropa buena y cómoda, y la que nos dio el suboficial encargado no era ni lo uno ni lo otro. Quejas y reparos formulados con toda cortesía no recibían otra respuesta que: ¡Este pantalón está bien! En el fondo, el hombre tenía razón si consideraba que para nosotros, soldados incipientes, la elegancia y la comodidad no debían representar atributos primordiales.

Pilotos civiles de botas y uniforme

Cuando hubimos aprendido a movernos con un poco de soltura dentro del uniforme y especialmente a saludar correctamente, recibimos el primer permiso de salida. Esa noche se reunieron pequeños grupos de alumnos del «curso deportivo» en los locales más elegantes de Dresde. Esto era inusitado y llamó la atención pública. Los establecimientos de lujo no eran frecuentados por reclutas en aquel entonces, contrariamente a lo habitual más tarde, durante la guerra. Y sucedió así que en determinado caso algún cliente lleno de indulgencia, y en algún otro un *maître*, que nos había observado con una sonrisa de desconfianza, supusieron que nos habíamos equivocado de local y, «sin querer ofendernos», por supuesto, nos señalaron los precios vigentes. Efectivamente, nuestros gastos de esa noche no habrían podido ser pagados con nuestro sueldo mensual. Nosotros, empero, continuábamos percibiendo nuestros salarios civiles, generosamente mantenidos. Después de algunas experiencias de este género ya no teníamos por qué solicitar permiso para salir con ropa civil; por el contrario, se nos pedía formalmente que no apareciéramos de uniforme en público.

La instrucción de recluta a la que fuimos sometidos según todas las reglas del arte, duró tres meses. Tuvimos que aguantar mucho pero pasamos bien la dura prueba.

Terminado el trimestre de reclutas, fuimos trasladados a la Academia Militar de Dresde, donde, mientras terminábamos nuestra instrucción básica, se nos sometió a un curso de táctica aérea. Lo que se enseñaba —y no solo medido en las exigencias actuales— era muy elemental. Los conceptos tácticos de entonces descansaban aún exclusivamente sobre las experiencias de la primera Guerra Mundial cuando la aviación no era más que una arma auxiliar del ejército. Esta falta de evolución en el aspecto

aéreo militar era producto de la inexistencia de una Fuerza Aérea en la Alemania de 1918 a 1933.

No obstante, nos proporcionaba cierta satisfacción la posibilidad de ejercitar nuestras ambiciones aeronáuticas en el aeródromo de Dresde con algunos aparatos de instrucción. Los oficiales de control e instructores gustaban de ser columpiados por nosotros. Nada aprendimos al complacerlos, pero en cambio, logramos apuntalar nuestra posición ante ellos.

Entonces se produjo el «putsch» de Roehm (junio de 1934). Con anterioridad, desde la terminación de la primera Guerra Mundial, se había hablado continuamente y en todas partes, del desarme. La Alemania vencida fue uno de los pocos países que lo había cumplido efectivamente. Se hallaba con su pequeño ejército de cien mil hombres en medio de un mundo no desarmado precisamente. Cuando Hitler vio rechazadas sus repetidas proposiciones de desarme, decretó la separación de Alemania de la Conferencia y de la Liga de las Naciones en el otoño de 1933. Resultaba previsible que a partir de entonces trataría de apoderarse sin consultas previas de lo que, hasta ese momento, se le había negado. Y así sucedió. Comenzó con el establecimiento de la soberanía militar y, al efecto, en 1935 fue reimplantado en Alemania el servicio militar obligatorio.

El «putsch» de Roehm, que se produjo durante mi estancia en el Colegio Militar, suscitó poca agitación en nuestro acantonamiento. Entre los oficiales hubo animados comentarios, pero aquello parecía ser en primer término una cuestión interna del partido nacionalsocialista, que no nos interesaba mayormente. Poco después falleció el presidente Von Hinderburg y la totalidad de la *Wehrmacht* prestó juramento de fidelidad a Adolfo Hitler.

En otoño se nos ascendió a alféreces. Luego, en grandes ejercicios en el campo de maniobras de Grafenwöhr experimentamos otra vez todos los pesares y las alegrías —particularmente los primeros— que caracterizan al servicio en infantería. Posteriormente nos presentamos a los exámenes de fin de curso, que duraron quince días. Habíamos llegado a la meta: nuestro ingreso como oficiales. El primero de octubre de 1934 se nos entregó el despacho de tenientes y, a una bulliciosa fiesta, siguió la baja del ejército. ¡Adiós, queridos saltamontes! ¡Siento por ustedes el mayor de los respetos, pero jamás os estimaré tanto como en aquella hora, cuando pude regresar a mi querida aviación!

CAPÍTULO V

«NO APTO PARA EL VUELO»

El ejército nos había dado de baja, pero la Fuerza Aérea, en la que debíamos actuar, no existía aún oficialmente.

Mi primer destino me condujo a Schlessheim, donde en la exfilial de la escuela de aviación comercial, estaba en proceso de organización la primera escuela alemana de aviación de caza, con carácter secreto. De antemano me había decidido por el arma de caza, por ser esta la que más correspondía a mis ambiciones. Nuestros conocimientos de aviación, un tanto herrumbrados durante la permanencia en la infantería, serían ahora refrescados y perfeccionados en un curso de caza de dos meses y medio de duración. Al mismo tiempo se nos examinaría con vistas a nuestra calificación como instructores, pues allí debía ser adiestrado, en medida creciente, todo el personal joven de caza perteneciente a la Luftwaffe.

Aquello no dejó de despertar mis sospechas, pues me parecía poco prometedora la perspectiva de hacerme mala sangre toda la vida enseñando a volar a los aspirantes de caza. Lo que nos atraía a todos eran las primeras unidades aéreas cuya organización se entreveía y, por mi parte, conseguí probar claramente mi ineptitud como instructor.

En febrero de 1935 hubo excitación en Schlessheim cuando Goering anunció su visita para inspeccionarnos. Todo sucedió a pedir de boca; luego de la inspección nos dirigió un discurso en el castillo de Mittenheim, en el cual nos ofreció una visión retrospectiva muy convincente del desarrollo del arma aérea en los últimos dos años. Lo que se había hecho en ese lapso era digno de admiración. Prácticamente de la nada había surgido, si bien aún rodeado por el secreto, el gran núcleo de la futura Luftwaffe. En aquella ocasión, Goering nos indicó también que la época del ocultamiento y los secretos había pasado.

Nos trajo también como muestra un ejemplar del uniforme que en breve luciríamos, y el capitán Rolle, del viejo regimiento de caza «Richthofen», fue el maniquí en la exposición. Por primera vez en la historia de la *Wehrmacht* habría soldados uniformados con cuello y corbata, innovación sensacional que inmediatamente suscitó la reacción consiguiente en los camaradas del Ejército, que desde entonces nos llamaron «soldados de corbata».

El velo dejó de existir en marzo de 1935, cuando la Luftwaffe se presentó ante la mirada asombrada del mundo como un monumento recién descubierto. Por supuesto, la opinión pública internacional había obtenido ya alguna información de lo que se preparaba; ello no obstaba para que fuera grande la sorpresa general. Exactamente como en ocasión de la separación de Alemania de la Liga de las Naciones, la reacción fue violenta, pero en la misma Alemania no la percibimos casi.

En marzo de 1935 se materializó mi tenazmente perseguido propósito de ser destinado a una de las unidades de caza en formación. Surgía entonces en la región de Berlín, como primera unidad de la Luftwaffe, el nuevo regimiento de caza Richthofen, que para distinguirlo de su

antecesor de la guerra mundial llevaba el número 2. Su primer grupo había sido formado en Doeberitz, al oeste de la capital, y allí fui destinado. Luego, nos dedicamos a la organización del grupo II, de guarnición en Jueterbog-Damm, al sur de Berlín, adonde me trasladé con el personal asignado al mismo. No faltaba trabajo, por cierto; todo se encontraba aún en sus comienzos. Los alojamientos, caminos e instalaciones terrestres estaban todavía a medio terminar. Para gran alegría nuestra, nos entregaron las primeras máquinas del nuevo tipo Heinkel 51, mientras el grupo I, en Doeberitz, debió conformarse con la más anticuada, el Arado 65.

Teníamos muchas visitas, entre ellas personajes aeronáuticos de jerarquía, la mayoría de los cuales, luego de no haber tenido en la mano una palanca de mando durante quince años, se esforzaban seriamente por restablecer su capacidad de vuelo. Goering era inflexible a este respecto y exigía que sus generales y jefes no se limitaran a desempeñar sus tareas desde la oficina, sino que también volaran activamente como pilotos.

Recuerdo a este respecto una conversación tan amena como instructiva que por aquel entonces mantuvieron el Director General del Personal de la Luftwaffe, General Kastner, y mi ulterior Jefe en el grupo de caza Bernburg, coronel Bruno Loerzer, amigo personal de Goering, quien veía ascender a oficiales más modernos que él, porque demostraban más entusiasmo por el vuelo. Como ambos habían tenido el mismo grado en la aviación alemana de la primera Guerra Mundial, Loerzer se consideró autorizado para oponer reparos a la política de personal dispuesta por el general, quien obstruía su ascenso. Kastner respondió a aquellos reproches con objeciones bien meditadas: «Usted, querido Loerzer —le dijo— debe imaginarse el cuerpo de

oficiales de la Luftwaffe como una gran pirámide, sustentada en su base inferior por la cuantía numérica de los tenientes. Sobre ellos, en número considerablemente menor, están los capitanes. Sobre estos a su vez se levanta un reducido número de mayores y por encima de ellos una pequeña selección de coroneles, a la que entre otros pertenece usted como uno de los más importantes pilares, estimado Loerzer. Un puñado de generales forma finalmente la cúspide de la pirámide, y en la punta está nuestro venerado general Goering».

Loerzer escuchó esta exposición con algún desagrado: «No, no, amigo —dijo en su tajante tonalidad berlinesa—, a mí se me antoja que el cuerpo de oficiales de la Luftwaffe es más bien comparable a una botella de champaña "Veuve Cliquot". Si a esta se la agita tan furiosamente como el Director General de Personal lo hace con nuestra fuerza aérea, en el interior se forman violentas tensiones y ebulliciones. En semejantes condiciones físicas, tales fuerzas tienden hacia arriba. Pues bien, ahí arriba hay un corcho gordo que resiste a su expansión. ¿Y sabe quién es ese corcho? Pues, ¡es usted!». Creo que no dejaba de tener razón en su comparación, la que yo haría extensiva a la dirección de las densas ramas que formaban la Luftwaffe. En efecto, sin querer desmerecer a aquellos que, habiendo actuado en la primera Guerra Mundial ocupan ahora los puestos mas importantes de la Fuerza Aérea en formación, es necesario reconocer que no supieron ver las posibilidades de la Aviación en el año 1934, ni las necesidades planteadas por la rapidez de su desarrollo técnico y táctico.

En Jueterbog-Damm, me dediqué con particular alegría al vuelo acrobático y mi comandante me permitía entrenarme intensamente para festivales y concursos. Había preparado especialmente un Focke-Wulff-Stieglitz con

carburador para vuelo invertido, con el cual solía ofrecer exhibiciones de vuelo acrobático a poca altura. Siempre se presentaban a estas demostraciones buen numeró de espectadores y también camaradas, estos en calidad de críticos.

Con la cabeza en el panel de instrumentos.

Sucedió un hermoso día de octubre de 1935. Había hecho reformar el timón de profundidad de mi Stieglitz, para mejorar sus condiciones para el vuelo invertido y facilitar su entrada en barrena. Todo marchó maravillosamente. Descendí en barrena desde una altura que hasta entonces había sido suficiente para terminar exactamente sobre el suelo después de la tercera vuelta del aparato. Aquella vez las barrenas del «Stieglitz» fueron tan rápidas que tras la segunda vuelta abrigué dudas acerca de la conveniencia de esperar la tercera. A mis esfuerzos por dominar la máquina, respondió esta con pereza desacostumbrada. Ya había comenzado a restablecer la misma, pero desgraciadamente el suelo estaba a una altura 100 metros menor que la conveniente. Resultado: un accidente. Me sacaron del aparato totalmente destrozado, en cuyo panel de instrumentos tenía incrustada la cabeza, y me llevaron al hospital de Jueterborg. Quizá debo la vida a la casual circunstancia de que precisamente se hallaban en aquel nosocomio dos célebres autoridades médicas de Berlín, que cumplían allí su instrucción militar y se ocuparon de mí con conmovedora solicitud.

A los tres meses de hospital mis diversas fracturas craneanas estaban relativamente curadas. En cuanto a la cara, había sufrido desfiguraciones tales que incluso viejos

amigos apenas podían reconocerme. Mi nariz había adquirido por ruptura de hueso nasal una forma extraña, pero más preocupaciones me causaba mi ojo izquierdo, cuyo poder visual había sufrido disminución por lesiones causadas por trozos y partículas de vidrio. El resultado del examen médico final fue: ¡No apto para el vuelo! El comandante-médico me indicó que había salido del accidente con mucha suerte y que debía felicitarme ante semejante ocasión de renunciar de una vez para siempre a las aventuras aeronáuticas.

Debo recordar con gratitud a mi Jefe, quien supo interpretar lo que semejante decisión significaba para un aviador apasionado; simplemente, hizo desaparecer los informes sobre la investigación bajo un montón de expedientes. Volví a volar y me sentí feliz.

Mientras tanto la Luftwaffe crecía según la ley de la división celular. Del grupo Doeberitz había surgido el grupo Jueterbog-Damm, el cual a su vez estableció en la primavera de 1936 el grupo Bernburg, y del que posteriormente saldría el grupo Aibling. En Bernburg se me nombró oficial de intendencia y al mismo tiempo se me encomendó la dirección del taller de la base, con lo cual se brindó un campo de acción tan vasto como lleno de responsabilidades. Disponíamos de un presupuesto de varios millones de marcos para la organización y funcionamiento de las instalaciones técnicas.

Bernburg poco nos ofrecía fuera del servicio, pero compensaba la falta de otras distracciones, las excelentes oportunidades que las inmediaciones y nuestra misma base ofrecían para la caza menor. Me dediqué también, con entusiasmo, al tiro al platillo y al poco tiempo figuraba en la primera categoría de este deporte en Alemania, por lo cual frecuentemente fui delegado por el Ministerio de

Aeronáutica para participar en competiciones en diversos lugares del Reich. Con el andar de los años gané a tiros más de medio centenar de copas de plata y frascos de cristal. En un campeonato mundial nuestro equipo conquistó laureles tales, que nos dieron entradas de honor para los Juegos Olímpicos de Berlín.

En aquellos días, verano de 1936, cuando centenares de miles de visitantes de todo el mundo afluían a Berlín, Alemania alcanzó quizá el pináculo de su vertiginosa resurrección. Los Juegos y cuanto les rodean, eran una obra maestra de organización. Alemania se mostraba a los huéspedes en sus aspectos más brillantes. Con la soberanía había recobrado también la seguridad propia indispensable para presentarse como anfitrión generoso. Entre las diferentes competiciones se realizaron desfiles de unidades de las tres Fuerzas integrantes de la *Wehrmacht*. El espíritu de satisfacción y optimismo de los habitantes de la Nación parecía desarrollarse en común con el sincero reconocimiento de los extranjeros, formando una atmósfera de honesta comprensión mutua. ¡Si entonces hubiera sido posible detener la fatalidad que habría de arrastrar a Alemania!… Pero a partir de aquel instante de culminación su curva volvió a declinar, en mi opinión, como se comba la trayectoria de un proyectil, para finalizar inexorablemente en el impacto y la explosión.

Balizamiento de obstáculos

También mi destino amenazaba sufrir un cambio abrupto tras una hermosa licencia de verano en la costa del Báltico. Faltaban días para completar el año transcurrido desde mi último accidente, cuando realicé un vuelo de

ensayo con un Arado 68. Al lado del aeródromo de Bernburg, pasaba una carretela festoneada de árboles. Al instalar el campo se había previsto en forma típicamente alemana, que aquellos árboles habrían de crecer considerablemente en los veinte o treinta años siguientes. Consiguientemente, se habían colocado unos mástiles de balizamiento de obstáculos que duplicaban en altura a los árboles en aquel momento. Uno de aquellos artefactos me fue fatal. Mi motor tosía lamentablemente cuando me aproximaba para aterrizar. Encandilado por el sol, no alcancé a ver el maldito mástil. El balizamiento de obstáculos se constituyó en obstáculo a su vez y me mandó violentamente al suelo. Unos de los planos de la máquina quedó limpiamente arrancado y el resto del avión por completo retorcido. Nuevamente fue mi cabeza la que absorbió la mayor parte del impacto. No perdí los sentidos inmediatamente, pero estaba encerrado sin remedio en los restos de mi aparato y la sangre me corría por la cara. Dos individuos se aproximaron corriendo y pude oír que uno de ellos decía al otro: «¡Mira. Le salen los sesos del cráneo!». Y perdí el conocimiento.

Afortunadamente lo sucedido no era tan grave como parecía. Un cable tensor me había pasado sobre la cabeza y abierto el casco de vuelo y buena parte del cuero cabelludo. Volví a salir del trance con una conmoción cerebral, unas cuantas heridas cortantes en la cabeza y la cara y un astillamiento en la pierna.

Las consecuencias mayores del suceso se produjeron en el hospital, en el que debí permanecer varias semanas. Habían pedido mi expediente personal, lo que permitió comprobar que hacía un año justo había sufrido un accidente grave, a causa del cual se me había declarado no apto para el vuelo. Mi Jefe tuvo dificultades, pues se quería

saber cómo era posible que a una persona de visión disminuida se le permitía pilotar una avión. ¡Inexcusable negligencia y severa investigación del caso! Amenaza de formar un tribunal de guerra. Mi carrera de aviador parecía llegar a su fin.

Pero yo estaba decidido a no dejar de intentar nada que pudiera evitar esa situación. Conté para ello con la simpatía y ayuda de superiores comprensivos y compañeros dispuestos, y no vacilé en recurrir a una treta. Comencé por asegurar a los médicos que mi capacidad visual era perfecta y que la pequeña afección que en aquella oportunidad sufrí, había desaparecido por completo. Se me respondió en tono amenazador que «eso lo determinaría el examen a practicar próximamente».

Fue en Magdeburgo donde tuve que someterme a la inquisición facultativa. Yo sabía que el corazón y los riñones estaban en buen estado, pero me constaba también que no acontecía lo mismo con mi ojo izquierdo. En la córnea tenía incrustadas partículas de vidrio que no era posible ocultar ni extraer por arte de magia. Se trataba pues de probar que podía ver perfectamente a pesar de ese pequeño detalle.

El examen general transcurrió sin inconvenientes pero, finalmente, llegó el momento de la prueba de la vista. Me vendaron el derecho y se me ordenó leer las letras y los números del tablero. Recité las primeras hileras sin la menor duda. En las próximas fui un poco más lento, pero de todos modos las leí sin errores, hasta el último renglón. Los médicos se miraban asombrados unos a otros. «¡Otra vez! —ordenó el comandante médico—. ¡Pero en sentido inverso!». Aquí también la cosa marchó debidamente. «Hum —indicó aquel hombre, del que dependía mi futuro—, ¿esto no le causa dificultades?». «¡Ninguna dificultad, señor!». ¿Qué había sucedido? Simplemente que yo había aprendido

anteriormente de memoria, de arriba abajo y viceversa, en semanas de laborioso estudio todo lo que contenía aquel tablero, cuyas leyendas un buen amigo me había proporcionado en secreto.

Capítulo VI

LA LEGION CONDOR

La hoguera europea, que más tarde habría de inflamar al mundo entero, comenzó a arder con sus primeras chispas en el Sudoeste del continente. Moscú, siempre interesado en calentar el guiso de la revolución mundial sobre los rescoldos del descontento político y social, sopló fuertemente en ese fuego en ciernes y al breve tiempo España entera estaba en llamas. En julio de 1936 estalló la guerra civil española.

En el año 1931 fue abolida la monarquía y Alfonso XIII optó por el exilio. Bajo su reinado el general Primo de Rivera había mantenido una especie de dictadura parlamentaria moderada. Su hijo don José Antonio había fundado en esa época la Falange, movimiento nacional dirigido hacia las reformas sociales que, al igual que en Italia y Alemania, al poco tiempo reunía una gran parte de la juventud. En España, país en el cual siempre había existido un profundo abismo entre la clase pobre y rica, el malestar social había asumido, a causa de la crisis económica mundial de la primera treintena de nuestro siglo, proporciones insoportables.

Con el advenimiento de la República, el comunismo había aprovechado la situación con su característica

habilidad, provocando huelgas y todo género de conmociones políticas sangrientas que sacudían a la nación como una fiebre maligna, habiendo alcanzado, asimismo, enorme influencia sobre el gobierno.

Los jefes nacionalistas —entre ellos don José Antonio Primo de Rivera— colmaban las cárceles. Fue entonces, el 13 de julio de 1936, cuando las fuerzas de la Policía gubernamental asesinaron en Madrid al político nacionalista Calvo Sotelo, lo que constituyó la chispa para el levantamiento, al cual el Ejército se adhirió con algunas unidades. Sin embargo, la situación al principio no parecía muy propicia. La mayor parte del sector del ejército que apoyaba la causa nacionalista, se hallaba más allá de Gibraltar, en el Marruecos español, donde había asumido su mando el general Francisco Franco, quien a la sazón contaba cuarenta y tres años de edad. Él hubiera podido asegurar prontamente la victoria de los nacionalistas que luchaban en la península, angustiosamente acosados, pero las vías de comunicación marítimas estaban bajo el dominio de la marina republicana. Por otro lado, Madrid, Barcelona y la mayor parte del territorio nacional se hallaba firmemente en poder del gobierno. Los nacionalistas se defendían en el Sur, el Noroeste y en algunos puntos de apoyo del interior. Hitler y Mussolini decidieron acudir en auxilio de Franco. Fue fundada la «Hisma», empresa de transportes aéreos que se dedicó a llevar tropas franquistas del África del Norte al territorio peninsular, en aparatos Ju-52, pilotados por aviadores alemanes. Fue este el primer «puente aéreo» que, como el de Berlín, contribuyó a desbaratar las tentativas bolcheviques de hacer pie por la violencia en la Europa Occidental. Gracias a él, Franco, ya en los primeros meses de la guerra civil, logró consolidar la posición de los nacionalistas. En el Oeste fue tomado Badajoz, y en el

Norte Irún y San Sebastián. El Alcázar de Toledo, que bajo el mando del general Moscardó había resistido heroicamente a una enorme superioridad numérica enemiga, fue librado del cerco. Comenzó la marcha sobre Madrid. En noviembre las tropas de Franco alcanzaron los suburbios occidentales, con lo que dio comienzo un asedio de 28 meses de duración. Mientras tanto en el campo republicano la situación degeneraba cada vez más hacia un régimen de terror bolchevique. Don José Antonio Primo de Rivera fue asesinado en la prisión de Alicante y su destino compartido por millares de españoles nacionalistas que habían caído en manos de los republicanos, entre ellos 40 obispos. La GPU dirigida por comisarios soviéticos sembraba el terror por doquier.

Tal era la situación de España al finalizar 1936 y comienzos de 1937, cuando en la Luftwaffe percibimos los primeros rumores sobre la Legión Cóndor. Nadie sabía que las unidades de voluntarios alemanes en España llevaba aquel nombre y todos ignoraban su poder numérico y la índole de su misión. Únicamente nos llamaba la atención que uno u otro de los camaradas desaparecía repentinamente sin dejar huellas. Aproximadamente al cabo de medio año solía presentarse repentinamente de regreso, con la faz bronceada y, ostentando excelente humor, compraba un automóvil nuevo y narraba luego a sus amigos íntimos, con el compromiso del más estricto secreto, cosas muy interesantes de España, donde el próximo conflicto mundial era ensayado en miniatura.

Un buen día se me ordenó presentarme en el «comando W», especial de la Legión Cóndor.

Los familiares de los voluntarios debían dirigirse por carta a Max Winkler si deseaban permanecer, en comunicación epistolar con ellos y la correspondencia de los

combatientes, enviada desde España, llegaba por vía oficial a la central de Berlín donde, en sobres sin membrete, era franqueada con sellos de correo alemanes y enviada a la dirección indicada. Figuraba como remitente «Max Winkler, Berlín SW68».

Fue este Max Winkler quien nos proveyó, a mí y a mis compañeros, de ropas civiles, credenciales y dinero y nos envió a Doeberitz, donde organizaban un nuevo transporte de voluntarios. Éramos alrededor de 370 militantes que, al instante, nos habíamos transformado en un desordenado grupo de civiles. Pasábamos por ser un conjunto de turistas de la organización «Vigor por Alegría» del «Frente del Trabajo» y nuestro destino oficial era Génova, vía Hamburgo. Nuestro vapor de «excursión» era un desvencijado carguero de 3000 toneladas de desplazamiento, que para colmar las cosas ostentaba el pabellón de Panamá, expuesto a tantos abusos. En el viaje anterior había llevado a España un contrabando de armas y aviones procedente de la Unión Soviética y Checoslovaquia, siendo sorprendido y capturado por la marina de guerra nacional.

El barco se hallaba en un estado sencillamente increíble. Los alojamientos habían sido instalados en la bodega y eran excesivamente rudimentarios. En vez de cajones de ametralladoras y motores de aviación, esta vez eran cargados, como fardos, voluntarios para Franco, situación explicable únicamente por la necesidad de mantener el más estricto secreto. Como el transporte no podía realizarse a título oficial, lo manejaban traficantes de armas, más o menos obscuros diligentes hombres de negocios, que no parecían haber incluido en sus cálculos la posibilidad de que esa ruina náutica en que viajábamos pudiera ser capturada a su vez por los rojos, o ser enviada por un torpedo a visitar los peces.

Bajo tales condiciones, no puede extrañar que nuestro

estado de ánimo decayera rápidamente. El capitán me había dicho que en mi calidad de oficial más antiguo, se me consideraba jefe de transporte y, como tal, responsable del mantenimiento de la disciplina. No era esta, en verdad, una misión envidiable.

Apenas habíamos abandonado las aguas territoriales alemanas, la situación de los viajeros se agravó aún más porque ninguno de nosotros podía dejarse ver sobre cubierta. La travesía debía durar de siete a ocho días y se había convenido un encuentro con un submarino alemán en determinado punto. Este sin embargo no se produjo y perdimos mucho tiempo. Luego, un desperfecto de las máquinas motivó nuevas demoras y se restringieron las raciones de víveres y agua potable; cada vez más se hacía evidente que arribaríamos a nuestro destino con considerable retraso, si es que llegábamos.

A bordo amenazaba estallar un motín y, no obstante compartir la opinión de los descontentos, me vi obligado a tomar severas medidas. Aquello era un verdadero caos. Cuando llegamos al golfo de Vizcaya, nos zarandeó la tormenta obligada en aquellas latitudes. El buque bailaba sobre el mar embravecido como una cáscara de nuez. El 80 por 100 de los soldados estaba mareado a más no poder; vomitaban de continuo y aparecían echados por los rincones, apáticos, pálidos y malolientes.

Finalmente, el 8 de mayo de 1937, amarramos en el puerto nacionalista de El Ferrol, en el Noroeste de la península española. Nos sentimos verdaderamente felices de tener nuevamente tierra firme bajo los pies. Por mi parte, debo confesar que había perdido totalmente la afición a empresas militares secretas de tal naturaleza.

La Legión Cóndor, cuyo comandante era entonces Sperrle, estaba constituida esencialmente por un grupo de

bombardeo (K-88), otro de caza (J-88) y un escuadrón de observación reforzado (A-88). A estos se agregaban tres regimientos de artillería y unidades de comunicaciones, así como comisiones para dictar cursos especiales al Ejército y la Marina de Guerra nacionalistas. Lucíamos un uniforme similar al español, de tela color pardo oliva, con sus mismos distintivos jerárquicos. Los voluntarios alemanes fuimos alistados en la Legión con el grado inmediato superior al que teníamos en la Luftwaffe; así yo, como teniente primero alemán, tenía las tres estrellas del capitán español.

El grupo de caza al que fui destinado estaba situado entonces en Vitoria, en el frente Norte. Tenía la tarea de apoyar la ofensiva de primavera de Franco contra la franja costera vasca, entre San Sebastián y Gijón, que se hallaba en manos de los rojos. La posesión de aquel territorio, en el cual están situados los únicos yacimientos de carbón y de mineral de hierro de España, habría de ser decisiva para el desenlace de la guerra.

En los primeros meses de su intervención, los bombarderos Cóndor habían recibido orden de destruir un puente carretero por el cual los rojos transportaban sus tropas y grandes cantidades de material de guerra, a la tenazmente defendida ciudad industrial y portuaria de Bilbao. El ataque se verificó bajo malas condiciones de visibilidad, con aparatos de puntería primitivos. Al disiparse las columnas de humo de las bombas arrojadas por las escuadrillas, se comprobó que el puente había quedado indemne, pero que en cambio una localidad situada a su lado, había sufrido considerables daños. También había sido destruido material de guerra enemigo, pero en conjunto la acción podía considerarse como un fracaso, tanto más cuanto el objetivo de nuestras operaciones consistía en lograr la destrucción del enemigo, respetando especialmente a la

población civil. Se había logrado lo contrario en el ataque al puente de la carretera de Guernica y precisamente entonces, en el instante de mi llegada a España, esto era motivo de abatimiento en las filas de la legión.

Los legionarios no gustaban hablar de Guernica. En cambio el bando contrario lo hizo hasta por los codos y los rojos extrajeron de aquel infortunado suceso considerable beneficio propagandístico. En realidad, no era ciudad abierta ni tampoco fue destruida. Simplemente fue uno de los innumerables errores que, posteriormente, durante la segunda Guerra Mundial, cometieron también ambos bandos. Aún hoy, tras Rotterdam, Varsovia, Hamburgo, Kessel, Rothenburgo y Berlín, incluso, después de los horrores de Dresde, Guernica sigue ejerciendo funciones de fantasma avivador del resentimiento antialemán.

Un largo y agobiador viaje en ferrocarril a través de las regiones norteñas de España me llevó a Vitoria, mi punto de destino. Seguramente mi semblante no reflejaba entusiasmo cuando, luego de haberme presentado al comandante del grupo J-88, recibí la orden de hacerme cargo de la compañía de servicios técnicos.

Esta estaba acantonada a mucha distancia del grupo, en Ávila, ciudad medieval situada en la meseta castellana al Noroeste de Madrid. Ávila está rodeada por un macizo muro, coronado por 86 gruesas torres de defensa. En su interior hay callejuelas, sombreadas plazas con aljibes bajo altas palmeras, iglesias, monasterios y palacios de estilo morisco. Aquella atmósfera exóticamente hermosa, ofrecía un fondo pintoresco, acaparador de innumerables motivos fotográficos. Una beldad de ojos ardientes con su gran peineta y mantilla de encaje, algún borrico pequeño y sufrido bajo el bulto enorme de su carga, o un moro de rojo fez y amplios bombachones, que mostraba tras su amplia

sonrisa la blancura inmaculada de su dentadura.

Bajo el infinito cielo azul de Ávila se podían soportar los pesares de la vida. La compañía estaba instalada en un viejo convento, en cuyos umbríos corredores cruciformes, venerables hermanos habían orado en silencio a través de un millar de años. Nuestros anfitriones religiosos nos recibieron, como la totalidad de la población española, con la mayor cordialidad. Hasta los niños gritaban jubilosos «¡Alemanes!» cuando nos advertían en las calles. En los cafés y bares, muchas veces no llegábamos a pagar el café o la cerveza, por haberlo hecho ya algún parroquiano desconocido. Aprendimos las primeras palabras en castellano y, con un amable «¡Sí, sí, claro!», causábamos la impresión de un excelente entendimiento idiomático. La principal ventaja de mi nuevo cargo consistía en que yo era mi propio jefe.

Las tareas de la compañía de servicios técnicos eran, entre otras, realizar inspecciones parciales y generales del material de vuelo, montar y probar los aviones que llegaban de Alemania, proveer repuestos y reparar vehículos automotores.

Las escuadras de bombardeo de la Legión, originariamente estuvieron equipadas con aparatos Ju-52 y los de caza con He-51, pero por entonces las escuadrillas I y II del grupo de caza, recibieron los Me-109, que habían demostrado su superioridad sobre los mejores competidores extranjeros en la exhibición aeronáutica de Zurich. En cuanto a los bombarderos, posteriormente fueron empleados también los He-111 y Do-17 aparte de los Ju-52.

La labor técnica relacionada con mi compañía me satisfacía, pero resultaba extenuante. En los días libres, frecuentemente me dirigía al Parador de Gredos, un hotel de montaña situado a unos 60 kilómetros, en un paraje

maravilloso, donde disfrutaba de la hermosa vista de las cimas nevadas de las sierras; por añadidura, abundaban allí las truchas de río y no faltaban excelentes vinos.

CAPÍTULO VII

ATAQUES RASANTES CONTRA LOS ROJOS

En los primeros días de junio de 1937, las excelentes Brigadas navarras del General Franco, perforaron el «cinturón de hierro» de Bilbao. La Legión Cóndor tuvo una participación considerable en este éxito. La ciudad cayó el 16 de junio y la situación se tornó desfavorable para los rojos. Si Franco conseguía arrollar las posiciones enemigas en la costa de Vizcaya, tendría la espalda libre para dirigirse con todas sus fuerzas sobre Madrid y Barcelona. Esto era para Franco tanto más importante, cuanto que no podía contar con el reconocimiento de su Gobierno por las potencias extranjeras, mientras aquellas dos ciudades no se hallasen en su poder. Vale decir que en el Norte de la península, la lucha había adquirido una importancia capital.

Consiguientemente, el General Miaja, Comandante en Jefe rojo en la zona de Madrid, se decidió a iniciar una ofensiva para aliviar la presión en el Norte, empeñando para ello poderosas fuerzas. Cerca de Brunete logró una irrupción operativa y por la brecha volcó fuertes reservas. La situación se tornaba crítica y para mí llegó la gran ocasión de aquella guerra. Como otras veces, cuando las cosas estuvieran difíciles para el lado nacional, la Legión Cóndor tuvo que

intervenir como «dotación de bomberos». Las unidades fueron trasladadas a Villa del Prado, cerca de la zona de irrupción, para brindar alivio a los nacionales. Aquel punto distaba solamente 60 kilómetros de Ávila en línea recta. Y entonces, siempre y en todos los casos que mis obligaciones al frente de la compañía lo permitieron, volé con las unidades de combate, realizando mis primeras incursiones con la escuadrilla del teniente primero Harder.

Por primera vez en mi vida entraba en combate. Los rojos habían acumulado en su zona de irrupción una cantidad extraordinaria de baterías antiaéreas. Los bombarderos Ju-52 de la Legión, lentos y pesados, únicamente hubieran podido ser empleados a costa de pérdidas gravísimas. Fue así como Harder recibió la orden de acallar la artillería enemiga con los He-51, por medio de ataques vigorosos antes y durante la incursión de los bombarderos. Aquello fue para mí un bautismo de fuego fantástico. Perdimos allí al teniente Reuter, un combatiente de primer orden. Nuestras máquinas eran perforadas por el fuego enemigo, pero, no obstante, conseguimos despejar el camino para los Ju-52. Cuando estos hubieron descargado sus bombas, los nacionalistas tomaron por asalto las posiciones enemigas. La ofensiva republicana de Brunete paulatinamente se desmoronó y Franco pudo ocuparse nuevamente de su propia ofensiva en el Norte. Las formaciones de caza de la Legión fueron trasladadas de nuevo al frente Norte, a Herrera de Pisuerga, una pequeña ciudad situada a unos 100 kilómetros al Sudeste de Santander.

Después de mis primeros vuelos operativos, nada podía sujetarme a mi pacífica compañía de Ávila. Ya no abrigaba la preocupación de que la guerra terminaría antes de que percibiera suficiente olor a pólvora. Las luchas eran duras y

largas. Los medios de comunicación, las particularidades del país y la mentalidad de los españoles daban lugar a largos intervalos entre las grandes ofensivas, como también entre las acciones menores. Aquello —ya lo sabíamos entonces— duraría mucho tiempo. Pero los voluntarios alemanes comúnmente éramos relevados al cabo de un período de seis a diez meses y para mí ya había transcurrido casi la mitad de ese plazo.

Por fin en combate

Por fin obtuve la satisfacción a mis constantes solicitudes. Se me encomendó el mando de la escuadrilla III del grupo J-88, que por su mascota llevaba la denominación de «Ratón Mickey», mientras las otras escuadrillas del grupo, bajo el mando de los tenientes primeros Luclzow y Sehliehting, lucían a su vez, como mascotas, un marabú y un sombrero de copa. Según las variantes de la situación, a nuestro grupo de caza se le encomendaban indistintamente tareas de combate aéreo, o de ataque a blancos terrestres que efectuábamos con formaciones en vuelo rasante. La diferenciación neta entre la aviación de caza y la de ataque se desarrolló a base de las experiencias reunidas en la guerra española, y esa evolución comenzó precisamente cuando me hice cargo del tercer escuadrón del grupo J-88. Unicamente mi escuadrón siguió con los viejos He-51, mientras los otros dos fueron reequipados con aparatos Me-109.

La principal tarea de los Me-109 era el combate con los cazas Curtiss y Rata, que se presentaba a su vez en número creciente, ya como caza escolta o en «caza libre». Los Me-109 demostraron su absoluta superioridad y lograron grandes éxitos. El teniente primero Harder tenía entonces

en su haber el mayor número de aviones enemigos derribados; posteriormente habría de ser superado por Moelders.

Los He-51 en cambio eran netamente inferiores a los Curtiss y Rata, tanto en velocidad como en armamento, maniobra y capacidad de elevación, es decir, casi todas las condiciones que determinan la calidad de un avión de caza. En tal situación debíamos eludir, dentro de lo posible, los encuentros con cazas enemigos y dedicarnos en cambio a atacar los blancos terrestres. Desde el punto de vista de un piloto de caza, el ser relegado así es muy lamentable. Unicamente en el combate aéreo es donde un piloto de caza puede mostrar toda su fibra. Nosotros, en una especie de autoironía amable, nos calificábamos «cazas de trocha angosta».

No obstante, no siempre era posible eludir los encuentros con los Curtiss y los Ratas Y cuando se producían, las cosas se ponían serias. Cierta vez que habíamos atacado a una columna en marcha cerca del aeródromo republicano de Llanes, advertimos, demasiado tarde, que los Curtiss despegaban; abalanzándose sobre nosotros, lograron dispersar por completo mi formación. En vez de establecer el acostumbrado círculo de defensa, cada cual trató de ponerse a salvo en los valles de la meseta montañosa asturiana. Por supuesto, aquello no podía terminar bien. Mientras yo mismo era amenazado por dos Curtiss que tenía pegados a mi cola, vi como de una de las montañas ascendía la espesa columna de humo negro reveladora de la caída de un aparato.

Sentí una gran furia cuando la escuadrilla estuvo de regreso en el aeródromo. Naturalmente no estábamos todos. Reuní a los pilotos para decirles cuatro frases con todo el rigor de estilo. Mientras estaba en medio de ese desahogo

aterrizó uno de los desaparecidos, el teniente Neumann. Su llegada no pudo interrumpir mi torrente de improperios. Por el contrario, cuando solicitó permiso para informar, mi malhumor estalló del todo. Aquello —dije— era una porquería sin nombre y de manera alguna debía repetirse en el futuro. El teniente Neumann, trató de interrumpirme, pero sin resultado. Finalmente, cuando se aplacó mi rabia, pudo informarme que había derribado un Curtiss. Era el mismo cuya columna de humo yo había visto desde el aire y que había tomado por uno de los nuestros. Su victoria fue confirmada sin dejar lugar a dudas.

Los aviadores de ataque llevábamos un considerable alivio a la infantería española y gozábamos de gran simpatía entre ella. Nos llamaban «cadenas» o «trabajadores» y desarrollábamos operaciones aéreas de apoyo a los infantes hostilizando los movimientos del adversario en su retaguardia, atacando sus posiciones de artillería, impidiendo el aporte de reservas y ahogando en sus comienzos todo contraataque; o sea algunas de las tareas que comprenden los términos «apoyo directo» e «interdicción», que actualmente se usan en el mando de fuerzas aéreas tácticas. Con el tiempo, los ataques en vuelo rasante se convirtieron en requisito previo indispensable de toda operación, por parte de los nacionales.

Los rojos no disponían nada equivalente a la aviación de ataque de la Legión. Por supuesto, el ejercito soviético derivó muchas enseñanzas de las experiencias que tuvo ocasión de recoger en España al combatir contra nosotros y, posteriormente, desarrolló aquella arma especial en una medida tal, que los veteranos alemanes de la segunda Guerra Mundial tienen cosas muy serias que relatar al respecto. La artillería antiaérea roja no cobró mucha significación en España, excepción hecha de algunas concentraciones, tales

como las de Brunete y Teruel. Hacia el final de las hostilidades realizaron serios esfuerzos para neutralizar con cazas y artillería los demoledoras ataques de nuestras formaciones en vuelo rasante.

Nuestro armamento y equipo eran en aquel tiempo relativamente poco aptos para atacar blancos terrestres. Volábamos sin aparatos de radio, que se consideraban un lujo superfluo, ya que por lo general no funcionaban debidamente. Realizábamos solamente navegación observada y conducíamos las formaciones por medio de señales. Nuestro He-51 podía cargar como máximo seis bombas de fragmentación de 10 kilos cada una. Estaba armado además con dos ametralladoras cuyos dispositivos de carga y disparo eran mecánicos y debían ser recargadas manualmente después de cada ráfaga de fuego. Al hacerlo, el piloto con harta frecuencia se lastimaba los nudillos en cualquiera de los obstáculos que se le oponían en el interior del estrecho puesto de pilotaje, en el que imperaba un calor increíble. Por este motivo en días calurosos solíamos volar ataviados solamente con un taparrabos y cuando regresábamos de las incursiones, transpirados, manchados de aceite y ennegrecidos por el humo de la pólvora, parecíamos más estibadores de carbón que verdaderos pilotos.

Contra los dinamiteros asturianos

Constantemente nos preocupábamos por el mejoramiento técnico y táctico de nuestra arma. Recuerdo, por ejemplo, que en los ataques que librábamos contra las posiciones montañesas de Oviedo, ensayamos por primera vez algo así como el bombardeo «en alfombra» que habría de emplearse en la segunda Guerra Mundial. Debo observar al

respecto, que aquel intento era insignificante si se compara con el que los aliados realizaron y denominaron así posteriormente.

Los «dinamiteros», según se llamaba a los mineros asturianos que integraban la mayoría de las tropas rojas en Oviedo, eran artistas consumados como zapadores. Con las mismas herramientas que anteriormente utilizaban para su labor pacífica, habían creado, en las salvajes anfractuosidades de aquellas sierras, verdaderas obras maestras de fortificaciones, trincheras, casamatas y nidos de ametralladoras. Una altura defendida por semejante sistema de posiciones y una tropa decidida, podían llegar a ser inexpugnables para los medios que en aquel tiempo se disponía. Visto desde el aire, aquello se asemejaba a los ornamentos con los que se suelen adornar las cajas de muertos, y por este motivo, les dimos el nombre de «posiciones de tapa de ataúd». Incluso nosotros, los aviadores de ataque, poco podíamos contra ellas. Si atacábamos, los rojos se echaban a tierra y nuestras bombas, arrojadas una a una y al azar, estallaban sin causar mayores efectos.

Esto nos sugirió la idea de intentar lanzamientos en masa. Nos acercábamos a las posiciones desde atrás, por entre los precipicios, en formación cerrada y a escasa altura, y atacábamos la cima en vuelo rasante. A una señal dada, lanzábamos las bombas a un mismo tiempo y aquellos regueros producían efectos concentrados. Denominamos aquello «bombardeo en alfombra del hombre pobre», debido a que, aún así, era relativo el daño que podíamos causar con tan pequeña carga de bombas.

También inventaron mis mecánicos una especie de bomba Napalm rudimentaria. Montaron sobre un recipiente lleno de gasolina o de una mezcla de esta con aceite usado

de motores, una bomba incendiaria y otra de fragmentación, que tras el impacto incendiaban y desparramaban el contenido. Aquellos artefactos eran muy rudimentarios, pero no dejaron de surtir sus efectos. Paso a paso fuimos reuniendo experiencia; practicamos por iniciativa propia todo género de mejoras y enviamos voluminosos informes a Berlín.

El 25 de agosto cayó Santander tras largos y encarnizados combates, en los cuales se distinguieron especialmente la IV y V Brigada Navarra. Nos trasladamos a Llanes, la base más curiosa desde la cual haya volado nunca. Estaba situada sobre una meseta, cuya ladera norte caía abruptamente sobre las aguas profundamente azules del Golfo de Vizcaya. Las tres faldas restantes poco tenían que envidiarle en lo violento del declive, de manera que aquello era como si despegáramos desde la azotea de un enorme rascacielos junto al mar. Los estrechos límites del aeródromo estaban guarnecidos por sólidos cercos de alambre tejido para evitar posibles caídas de aviones. El conjunto era similar a una cancha de tenis de gran tamaño.

Aparte de su pintoresca belleza —a un lado la amplia visión sobre el Golfo de Vizcaya azul y al otro el escarpado paisaje montañés asturiano, que se extendía hasta los picos de Europa cubiertos de nieve—, Llanes nos ofrecía la ventaja de su proximidad inmediata al frente. Desde allí realizábamos hasta siete incursiones en un solo día. Teníamos que abastecernos de combustible cada dos salidas, de modo que en situaciones críticas o cuando mediaban objetivos particularmente importantes, nos aprovisionábamos con los motores en marcha.

En Llanes se registró cierta vez un episodio tragicómico. La escuadrilla había cumplido una misión difícil y la crítica subsiguiente, que era presidida por el Jefe del Grupo, se

prolongó un tanto. Advertí entonces que uno de los pilotos se mostraba más y más intranquilo y especialmente me llamó la atención que se llevara las manos repentinamente a la parte posterior de sus pantalones. Apenas hubo terminado la crítica se adelantó: «El suboficial primero Otte solicita permiso para retirarse». Por mi parte estaba un poco enojado. «¿Por qué? —le pregunté—. ¿Acaso tiene llenos los pantalones?». —«Sí, mi Teniente Primero… ¡Impacto en él…!». El suboficial primero Otte tuvo que pasar unos días boca abajo en la enfermería.

A pesar de la desesperada y muy hábil resistencia del enemigo, las tropas de Navarra y los Requetés, de actuación no menos brillante, se apoderaron de una posición tras otra y el 21 de octubre de 1937 tomaron por asalto a Gijón, el último baluarte rojo en el Norte. La «cuenca del Ruhr» española se hallaba ya en manos de Franco, quien controlaba a la sazón 35 de las 50 ciudades de provincia de la península.

Como todo lo que habíamos contribuido a conquistar desde el aire, contemplamos entonces también a Gijón desde la superficie. Allí los restos de las fuerzas enemigas habían estado comprimidos en un espacio estrechísimo. Cayeron en manos de los nacionales grandes cantidades de material de guerra y mi parte del botín consistió en un Oldsmobile que ostentaba aún la insignia de un General republicano. En aquellas posiciones tan ferozmente disputadas y en los caminos de retaguardia, pudimos apreciar claramente los efectos de nuestros ataques rasantes. De tales inspecciones del terreno recién conquistado obteníamos valiosas experiencias y, además, teníamos ocasión de establecer o renovar vínculos personales con las fuerzas de tierra. Una de las particularidades de la guerra civil española fue que los frentes no siempre estuvieron perfectamente determinados. Esto nos costó en Gijón tres

pilotos, que por desconocimiento se internaron en automóvil hasta las mismas líneas enemigas, donde fueron cogidos prisioneros.

Después de la caída de Gijón comenzó uno de los habituales intervalos en la lucha. En el sudoeste de Madrid se llevaba a cabo la preparación del próximo ataque. Sin embargo, antes del comienzo de la ofensiva en aquella zona, el enemigo atacó vigorosamente sobre el frente aragonés, en Teruel. Los efectivos de la Legión en aquellos momentos eran continuamente trasladados de un lado a otro y a veces nos parecía que aquellos movimientos no tenían sentido ni respondían a ningún plan. La constante preparación de nuevos alojamientos era motivo de mucho trabajo adicional y también por ello motivo de malhumor. Tuvimos entonces la idea de instalamos en un tren habitación, como alojamiento permanente, para evitar algunas molestias propias de los cambios de emplazamiento. Todos los miembros de la escuadrilla tuvieron que ayudar en los trabajos de carpintería, construcción, pintura, limpieza y también a conseguir las cosas necesarias. Un buen día los pilotos, mecánicos y todo el resto del personal terrestre nos instalamos en 12 vagones, que comprendían no solamente alojamientos y casino, sino también oficinas, talleres, cocinas y todo lo que un escuadrón necesita para su funcionamiento administrativo y su empleo en combate. Cada vez que se procedía a un nuevo traslado, simplemente agregábamos una locomotora delante y nos dirigíamos, sin preocupaciones domésticas, hacia nuestro nuevo emplazamiento. Satisfechos y felices expresábamos: «No más guerra sin nuestro tren-alojamiento».

Posteriormente nos instalamos a unos 30 kilómetros de Zaragoza. Allí se desarrollaba una vida nocturna demasiado intensa, en la cual, por supuesto, también participábamos

nosotros. Finalmente, aquello me pareció exagerado y prohibí las visitas nocturnas a la ciudad. También ordené que por la noche, terminada la actividad diaria, se me entregaran las llaves de todos los automóviles.

Una noche desacostumbradamente tranquila estaba en mi coche-vagón pensando cómo emplearía aquellas horas, cuando repentinamente sentí unas sacudidas, luego una locomotora silbó con fuerza y nuestro tren se puso en marcha, rumbo a Zaragoza. Al llegar allí, mis oficiales saltaron de la locomotora sonriendo maliciosamente. ¿Qué otro recurso me quedaba que poner «buena cara al mal tiempo»? Evidentemente aquella «operación» resultó especialmente afortunada.

Olor a pólvora sobre Teruel

La reconquista de Teruel costó mucha sangre. Ambos bandos luchaban furiosamente. El aire tenía un inconfundible olor a pólvora; tropezábamos con concentraciones de artillería sorprendentemente fuertes y, por primera vez, con fuego de piezas de cuatro tubos de 20 mm., arma muy eficaz. Por efecto del fuego de dichas armas perdí un oficial sobresaliente, el teniente Runze. Evidentemente, los rojos habían comprendido que allí no se luchaba meramente por la posesión de una ciudad destruida en sus tres cuartas partes. Se defendieron con gran valor y coraje. Las tropas nacionales no lograron, tras la reconquista de Teruel, la anhelada irrupción operativa, hecho imputable en parte al aumento de la actividad aérea del enemigo y a su defensa antiaérea perfeccionada. Entre otros blancos, nuestras bases en Calamocha fueron atacadas repentinamente por bombarderos Martin escoltados por

cazas. No quedaba entonces más remedio que meter la cabeza bajo tierra. Sin embargo, nuestros Me-109 despegaban siempre para interceptar y, en una oportunidad, Balthasar, nuestro destacado piloto de caza, derribó en contados minutos a cuatro de aquellos incursores.

En Calamocha operaban con nosotros unidades de caza nacional con los que manteníamos una cordial camaradería. Los españoles eran pilotos valientes, cuyas comprensibles dificultades técnicas y de instrucción eran recompensadas por un coraje excepcional. Estaban dotados con Fiat italianos y desarrollaban operaciones de coordinación con los cazas Me-109 de la Legión. Además, había en el bando nacional unidades de bombardeo compuestas en su mayor parte de «Pragas» tomados al enemigo, y Ju-52 alemanes. También el desempeño de estos hombres es muy digno de reconocimiento, si se considera lo anticuado del material y sus insuficiencias técnicas.

A fines de 1937 y principios de 1938, un invierno muy frío paralizó las operaciones. Teníamos temperaturas de hasta veinte grados bajo cero, que de manera alguna correspondían a nuestro concepto sobre el soleado sur. Las tropas nacionales y especialmente los moros del general Yagüe, que carecían de ropas de abrigo, sufrían extraordinariamente bajo aquellas condiciones. Nosotros también sufrimos el frío de aquel invierno; el carbón era escaso pero, en cambio, había coñac.

Recuerdo que por entonces, en ocasión de nuestra fiesta de Año Nuevo, los jefes de escuadrilla terminamos las celebraciones con una salvaje carrera de automóviles, en una de las peligrosas carreteras de montaña. Por supuesto, no pudieron faltar los accidentes y nuevamente fue mi cabeza, ya de por sí muy vapuleada, la que recibió la mayor parte del golpe. Nuestro comandante médico, que como acompañante

mío había participado en la carrera, me la remendó; pero previamente tuvimos que buscar largo rato al buen galeno, pues no aparecía por ninguna parte. Cuando dimos con él, estaba debajo de mi coche donde, según aseguraba, había dormido. A la mañana siguiente, el 1.º de enero de 1938, con el cuero cabelludo unido con puntos de sutura, volé debajo de las nubes que cubrían las montañas y en medio de un tiempo aborrecible para realizar una incursión contra concentraciones blindadas. En aquella oportunidad, por volar demasiado bajo, recibimos en los planos la mayor parte de las esquirlas de nuestras propias bombas.

La situación en Teruel era entonces muy crítica y exigía constantemente nuestra intervención. El frente tenía la forma de una manga de viento estirada, en cuyo extremo estaba situada Teruel, a la que llegaban los abastecimientos por un único camino. Las posiciones enemigas estaban muy próximas a este, sobre las colinas que lo flanqueaban a ambos lados. En una de nuestras incursiones recibí un violento fuego de la infantería, desde una posición que se encontraba a solo 1500 metros de la carretera. Un proyectil atravesó el plano, otro se internó en el panel de instrumentos y un tercero me perforó una bota. Después de advertir esto último y mientras regresaba, tenía la sensación de que mi sangre estaba impregnando la bota.

Más importante era, empero, la comprobación de que el enemigo evidentemente proyectaba un ataque en aquel lugar. Informé a mi Jefe del Grupo aquella novedad, que me parecía significativa, y le mostré la bota atravesada por el proyectil. Me desembarazaron de ella cortándola, ante mi curiosidad por ver la lesión que había sufrido. Pero no era más que un rasguño, que únicamente había dejado un hematoma azulado, no habiendo perdido una sola gota de sangre.

Poco después recibí un elogio de Von Richthofen en persona, pues desde aquel punto donde la habían emprendido con mi bota, los rojos desencadenaron efectivamente un ataque con el apoyo de fuerzas blindadas. Con el aporte de mi información, este pudo ser desbaratado totalmente. También participé en esta operación, efectuando los acostumbrados ataques rasantes.

En nuestro propio bando sobrevolábamos columnas, concentraciones de vehículos de todo género y posiciones de artillería desprovistas totalmente de enmascaramiento. En el lado adversario, en cambio, apenas había movimientos visibles. El enmascaramiento era allí una obra maestra. Había que disponer de ojos muy experimentados y acercarse mucho al escenario terrestre, aparentemente muerto, para dar con los blancos. Por este motivo muchos de nosotros, en nuestra condición de pilotos de ataque, hubiéramos deseado actuar en el bando contrario, desde el cual se ofrecían éxitos considerablemente mayores y más fáciles. En realidad, la despreocupación de los nacionales y la prudencia de los rojos en este aspecto, radicaban únicamente en la superioridad aérea nacional.

Mi estancia en España se acercaba a su fin. En realidad, el período de mi comisión ya había terminado hacía tiempo. Berlín había ordenado repetidas veces mi relevo, enviando sucesivamente tres substitutos. El «Comando Especial» quizá me consideraba un voluntario excesivamente «voluntarioso», empeñado en ampliar su comisión en España hasta darle un carácter vitalicio. Me vi precisado a rechazar al primero de mis sucesores por inepto. Con el segundo ya no pude proceder de la misma manera y tuve que comenzar a adaptarlo. Sin embargo, antes de que le entregara oficialmente el mando de la escuadrilla, embistió, sobre territorio enemigo, al avión del teniente Michaelis, un

joven piloto por el cual yo tenía especial aprecio. Ambos hallaron la muerte en el accidente.

En la primavera de 1938 dio comienzo el avance nacional al norte y sur del Ebro. Durante semanas la ofensiva sufrió aplazamientos, hasta que la cosa empezó de veras. El 3 de abril cayó Lérida, en Cataluña; a principios de junio se logró la irrupción hasta el Mediterráneo en Castellón de la Plana. Estas acciones nos reportaron nuevas experiencias desde el punto de vista del empleo de la aviación de caza y, por otra parte, constituyeron el más brillante de los éxitos de Franco. Lo que quedaba de España en manos de los republicanos estaba separado en dos partes, una porción de Cataluña con Barcelona, y otra de Castilla con Madrid. Ambas regiones ya no poseían sino una comunicación muy insegura por mar y desde entonces la eficiencia combativa del adversario fue decayendo con rapidez. También las potencias democráticas occidentales daban por perdida la causa republicana, y rehuían mayores inversiones en aquel «negocio». Aun antes de que Franco entrara triunfante en Madrid, el 2 de marzo de 1939, ellos reconocieron oficialmente a su Gobierno.

Mientras la guerra civil española tocaba a su fin, la evolución política de la Europa central, asumía formas dramáticas. En Austria revivía la idea de unirse al Reich, latente desde la primera Guerra Mundial. La anexión se produjo el 12 de marzo de 1938 y aquel suceso fue similar a la rotura de un dique, desde el punto de vista político. La consigna «de regreso al Reich» era de efectos fascinadores, y por obra de una hábil e intensa propaganda se pusieron en movimiento las masas populares alemanas que, como los Sudetas, estaban bajo la soberanía de otro Estado. El cumplimiento de ese anhelo podría traer consigo complicaciones bélicas y el Estado Mayor General alemán se

preocupaba consiguientemente ante posibles contingencias no pacíficas en el desarrollo futuro de los acontecimientos.

Moelders me substituye

Tal situación anuló totalmente mis esperanzas de poder eludir por más tiempo mi relevo de la Legión Cóndor. Al esbozar planes para una posible operación de tropas aerotransportadas sobre Checoslovaquia, se reconoció en Berlín la importancia que en semejante empresa tendría la aviación de ataque; y se recordaron por lo tanto los numerosos informes que sobre nuestras experiencias en España habíamos enviado desde la península. Se encontraban en las cajas fuertes del Ministerio de Aeronáutica, prolijamente reunidos en legajos que ahora debían ser aprovechados para extraer de los mismos la utilidad práctica consiguiente. Para ello se necesitaban pilotos de ataque con experiencia en España y el que había reunido la mayor parte de ella en el curso del año anterior, era yo. Fue así que Berlín adoptó un tono conminatorio y el mando de la Legión me ordenó que me preparase para ser relevado inmediatamente y regresar a Alemania sin pérdida de tiempo. Por otra parte, quien debía hacerse cargo de mi escuadrilla era un oficial excepcionalmente capaz como tal y como piloto.

Ya no había nada que hacer. Mi estancia en España, llena de emociones, terminaría de una vez por todas. Como jefe de escuadrilla había sido un pequeño rey. Por primera vez había experimentado la camaradería entre soldados bajo las vicisitudes de todo orden que genera la guerra. Y ese compañerismo había soportado la prueba de fuego. Desde entonces he sentido y siento gran cariño por los españoles,

su país y su mundo.

Durante una de las numerosas pausas en los combates de aquel verano hice, en compañía del Jefe del Grupo y del Jefe del Escuadrón I, una visita relámpago a Sevilla y más allá, al Tetuán africano. Volamos con mi Junkers K-93 y disfrutamos en Sevilla de varias noches andaluzas, con todos sus encantos. Cierta noche nos encontrábamos de excelente humor, en el bar del Hotel Cristina, cuando se nos acercó un paisano que a pesar de sus cabellos obscuros revelaba claramente su origen alemán y preguntó por el Jefe del Grupo. Se presentó como nuevo oficial de la Legión que acababa de llegar de Alemania por vía Roma. Era el teniente primero Werner Moelders, mi sucesor.

Mi estado de ánimo sufrió una súbita depresión. Saludé al recién llegado con poca amabilidad, actitud que naturalmente era injusta, pues aquel hombre no tenía la culpa de haber sido designado para reemplazarme. Y en efecto, no hubiera podido encontrarse nadie mejor. Al poco tiempo pude apreciar sus dotes extraordinarias de soldado, de excelente piloto y de buen camarada. Hicimos los primeros vuelos para su adaptación al teatro de operaciones, en ocasión de la ofensiva que poco después dio comienzo en dirección al Sur. Bajo el mando de Moelders mi escuadrilla fue equipada con aparatos Me-109, lo que ya había acontecido en la I y II. En las pocas semanas que aún duró la guerra civil, Moelders pasó a ocupar el primer puesto entre los cazas de la Legión Cóndor. En España yo lo adapté por primera vez como piloto de ataque. Unos años después volé con él en mis primeras incursiones de caza sobre el Westwall y obtuve muchas enseñanzas de sus experiencias y de la destreza con que conducía su unidad en el aire; era entonces el más joven de los Jefes de grupo alemanes.

Me despedí de la escuadrilla, de la guerra y de España.

Con tristeza vi por última vez mi Heinkel 51, matrícula 78, con el cual había efectuado casi el total de mis 300 incursiones en España. Juntos habíamos estados en muchas situaciones difíciles; pero perseguido por cazas Curtiss y Rata o perforado por la artillería republicana, siempre me había traído de regreso sano y salvo. No quedaba en él una sola parte que no hubiera sido repuesta por daños de impactos o desgaste Pero al verlo por última vez experimenté la tristeza que se siente cuando se pierde un amigo al que se le debe mucho, incluso la vida.

Capítulo VIII

ENTRE GUERRAS Y DESFILES

Cuando en agosto de 1938 regresé a Alemania, tras dieciocho meses de ausencia, tuve la sensación del marino que, después de un largo viaje colmado de aventuras, vuelve a pisar tierra firme. Era hermosa aquella Alemania pacífica, con su orden y su limpieza, sus ciudades laboriosas de cuya vida febril se traslucía un progreso gigantesco, sus montañas y colinas, sus bosques y lagos y su pueblo pleno de optimismo y espíritu de empresa. Sin embargo, no dejé de experimentar una ligera sensación de opresión precisamente a causa de ese orden, esa disciplina, porque era palpable que allí todo estaba destinado a lograr un objetivo. El mundo en que había vivido en España era gobernado por las duras leyes de una guerra civil, sin contemplaciones ni perdón. No obstante, nuestra existencia en la península había sido de mayores horizontes, más libre y más rica en oportunidades para hombres jóvenes resueltos a arriesgarse para lograr sus ambiciones. Tuve en cierto modo la impresión de que no cabía ya en el uniforme alemán. Me refiero con ello a la rutina del servicio, con sus reglamentos y disposiciones y sus rígidas formas convencionales.

El Ministerio de Aeronáutica del Reich, en el cual me

presenté, a mi regreso de España, era precisamente el lugar más indicado para profundizar esos sentimientos. Se había establecido en un nuevo y colosal edificio en la esquina de la Leipziger Strasse y la Wilhelmstrasse y un sinnúmero de cuentos humorísticos adornaban como guirnaldas su opulenta fachada. Aquello —decían las malas lenguas— no era más que provisional porque más tarde serviría únicamente como portería de otro edificio mucho más grande, que sería el definitivo. «¿Para qué sirven las franjas de césped alrededor del edificio?», preguntaban otros. «Pues, para atenuar el tintineo del dinero que allí se arroja por las ventanas». Había también quien aseguraba que Goering guardaba en los extensos jardines uno de sus leones más feroces. Todas las semanas —agregaba— se procedía a limpiar la jaula de la fiera, oportunidad que esta aprovechaba para meterse en las oficinas y merendarse nada menos que un general. Afortunadamente no había transcurrido más de un año desde la primera merienda de la fiera hasta que se advirtieron tales bajas. Los numerosos ascensores del tan difamado Ministerio destinados a los mortales comunes eran llamados «dragas proletarias», mientras que aquellos reservados para Jefes —bautizados «elevadores de gran bonete»— eran usados por oficiales con franjas rojas o blancas en sus pantalones de impecable corte (distintivos de los oficiales de E. M. y de los generales, respectivamente).

Estos solían preguntar al verme por los pasillos o salones: «Ah, ¿usted viene de España?», y agregaban agradable y cordialmente «Cuéntenos algo de aquello, muchacho», pero se advertía que en su fuero íntimo ocultaban pensamientos como: «Bien podría haber saludado con más marcialidad, este tipo». Se evidenciaba que esa gente jamás comprendería lo que los de la Legión habíamos vivido sobre las montañas asturianas y las orillas del Ebro.

Crear de la nada

A los catorce días de mi llegada me interrumpieron la licencia. Un telegrama me llevó de regreso al Ministerio, donde la tarea que me esperaba era inaplazable. Había que trazar normas para la organización, la instrucción y el empleo de la aviación de ataque, sobre las bases de nuestras experiencias en España. Los ingenieros se habían abalanzado sobre nuestros informes para extraerles los aportes que pudieran contener, mientras los genios operativos de la Luftwaffe, en cambio, no consideraban oportuno descender al nivel de la Legión Cóndor que, según ellos, había actuado solo en el marco de apoyo directo a las fuerzas terrestres.

La atmósfera del Ministerio no me agradaba en absoluto. No encontré allí camaradas de mi edad que pensaran como yo y entre tantos oficiales y jefes de Estado Mayor me sentía bastante desplazado. Mi elemento era otro. Pocos días después mi Departamento recibió la orden de formar, prácticamente de la nada, dos regimientos de ataque, «que debían estar listos para hoy».

Esta orden tenía relación con la situación política. En gran parte de las zonas limítrofes con Checoslovaquia hubo que declarar el estado de sitio. La radio transmitía diariamente informaciones cada vez más serias sobre la insostenible situación de los Sudetas.

Bajo el influjo de la tensión política internacional, la organización de los dos regimientos de ataque fue terminada en pocas semanas. Hubo que recurrir a muchas improvisaciones. Las nuevas tripulaciones, constituidas por personal de la más diversa procedencia dentro de la

Luftwaffe, fueron sometidas a cursos de adiestramiento acelerados, pero dictados con las máximas exigencias. El material de vuelo estaba compuesto por una mezcla de He-51, H-123 y He-45, que por ser tipos ya anticuados eran considerados como aviones de segunda categoría, no obstante lo cual cinco grupos de ataque estuvieron listos para operar en el día prefijado. Uno de los regimientos estaba al mando de mi antiguo jefe en el Ministerio y yo fui designado ayudante y jefe de operaciones. Aquella era una dudosa recompensa, pues aunque me satisfacía la liberación del escritorio, me deprimía la idea de que también habría de actuar como piloto de ataque en la ya inminente guerra.

Todo marchaba a un ritmo enloquecedor. Tras unas maniobras de grandes proporciones, se nos ordenó el traslado con los tres grupos a nuestros emplazamientos previstos para las futuras operaciones en la Baja Silesia: Brieg, Grottkau y Breslau-Schoenarten; desplazamiento que realizamos bajo condiciones de movilización, pues la atmósfera ya olía a guerra. Hitler exigía de manera clara e imposible de desatender la anexión de los Sudetas al Reich. El primer ministro británico, Neville Chamberlain llegó en vuelo a Godesberg; mientras, la Unión Soviética pedía una intervención de la Sociedad de las Naciones. Sin embargo, Hitler logró, con el apoyo de Mussolini, convencer tanto a Chamberlain como a su colega francés Daladier, de la justicia y sensatez de su reclamación y el 29 de septiembre de 1938 los cuatro estadistas firmaron el convenio de Munich. Hitler obtuvo así su mayor victoria en el campo de batalla de la diplomacia. «*Peace in our time!*», exclamó Chamberlain, al agitar en el aire la copia del documento en el aeródromo de Croydon, donde una gran multitud aguardaba su regreso. La paz parecía, en efecto, asegurada.

Consumado este vuelco de la situación política, tan grato

como inesperado, volamos en formación de desfile hasta nuestros nuevos aeródromos en Freudenstadt, en los Sudetas y pudimos observar las maniobras de grandes fuerzas aerotransportadas y las fortificaciones existentes, que eran imponentes. La población se hallaba embargada por un sentimiento de felicidad y optimismo indescriptibles —sin que mediara ninguna acción militar—, veía en cada soldado a un héroe y a un libertador. Apenas podíamos sustraernos a sus delirantes manifestaciones de gratitud y reconocimiento.

Poco después tuvo una sorpresa sumamente agradable: al parecer daban resultado mis infatigables esfuerzos por pertenecer al arma de caza. Me trasladaron a Ingolstadt sobre el Danubio, donde se iba a organizar un nuevo grupo de caza, tarea para la cual yo había adquirido bastante experiencia. Tuvimos allí una enormidad de trabajo, pero también muchas horas de alegre esparcimiento. Munich no estaba distante, y precisamente entonces, en carnaval, poseía atracción magnética.

Al cabo de un tiempo fuimos enviados a Boeblingen, cerca de Stuttgart, donde durante varios meses realizamos un completo entrenamiento.

Nuestro grupo no participó en la ocupación de Checoslovaquia por la *Wehrmacht*. Un tiempo pésimo nos mantuvo en tierra en el sur de Alemania y la operación fue concluida con éxito sin nuestro apoyo. El 15 de marzo de 1939 se consumó, sin derramamiento de sangre, la creación del protectorado sobre Bohemia y Moravia y la proclamación de la Eslovaquia independiente. Pocos días después también Memel volvía a formar parte del Imperio. Ahora era Polonia el último Estado de la Europa Central que aún tenía bajo su dominio, a causa del tratado de Versalles, una vasta zona habitada por centenares de miles de hombres y mujeres alemanes. El célebre corredor polaco,

tan injusto desde el punto de vista étnico como desde el del derecho internacional, separaba a la Prusia Oriental del Reich y se presentaba, a quien echara una mirada sobre el mapa, como una creación arbitraria.

El 31 de marzo Gran Bretaña ofreció a Polonia garantías a su soberanía. También la diplomacia soviética entró en movimiento y, el 16 de abril del mismo año, propuso oficialmente a las potencias occidentales la concertación de una alianza. Las cosas empezaron a pintar mal en Europa.

Un intermedio brillante en aquel verano europeo de 1939, tan lleno de tensiones, fue el regreso triunfal de la Legión Cóndor desde España. Después de la toma de Madrid y tras semanas enteras de desfiles y otras celebraciones de la victoria, el cuerpo expedicionario se reunió en León, donde tuvo lugar en su honor una descomunal fiesta popular. Durante tres días con sus noches sonaron las castañuelas en todas las plazas y calles de la ciudad; y españolas y españoles con sus hermosos trajes tradicionales bailaron danzas populares, mientras corría el vino a torrentes. De allí la Legión se dirigió a Vigo, donde se embarcó en una flota de flamantes vapores de turismo social del Frente del Trabajo. A bordo, los soldados eran tratados, por orden expresa de Hitler, como huéspedes del Reich. Servidos por camareros de impecable chaqueta blanca, elegían sus comidas entre tres minutas diferentes, chapoteaban en las piscinas de natación, podían ver películas cinematográficas o remoloneaban sobre cubierta, instalados en cómodos sillones. Cuando mis camaradas me relataban pormenores de aquella travesía, no podía sino recordar aquel cascajo diabólico, de bandera panameña, con el cual habíamos llegado tan penosamente a España. ¡Qué enorme cambio había experimentado mientras tanto la situación de Alemania!…

Al llegar a las aguas jurisdiccionales alemanas, los viajeros fueron recibidos por unidades de la Marina de Guerra y con el saludo de esta comenzó el viaje —inolvidable para todos los participantes— a lo largo del río Elba. Centenares de embarcaciones de todo género, buques de recreo, barcazas, yates, lanchas a motor, remolcadores e incluso botes a remo fueron a dar la bienvenida a los pasajeros. Ambas riberas del rio, sobre las que se reunieron multitudes jubilosas, estaban adornadas con gallardetes. Todo Hamburgo se había levantado para recibir a los soldados del Reich que regresaban tostados por el sol y en uniformes jamás vistos en Alemania.

Lluvia de distinciones y epilogo

En la «aldea olímpica» de Doeberitz, donde fueron concentrados los legionarios, se reunió la comisión encargada de asignar las condecoraciones. Me tocó la ingrata obligación de formar parte de ella. Ingrata porque era preciso considerar y valorar los méritos de todos los combatientes, desde el comandante en jefe hasta el soldado raso, tarea nada simple. La entrega en masa de las condecoraciones tuvo un carácter decepcionante. Desde la condecoración alemana denominada «cruces de España», en su versión más simple en bronce y sin espadas, hasta las de oro y adornadas con brillantes, eran extraídas de canastos y cajones y distribuidas conjuntamente con las de origen españolas.

Un problema de proporciones lo constituyó la provisión de uniformes a los legionarios para el gran desfile subsiguiente. Solo unos pocos de ellos —los que acababan de regresar de la península—, poseían aún el uniforme

original de la Legión. Los demás habían vuelto de España vestidos de civil y se les facilitaron para la solemne oportunidad uniformes de un organismo del Partido, que tenían cierta semejanza en el corte y color con los españoles. Hubo que reunir centenares de sastres para efectuar las modificaciones necesarias especialmente en las insignias jerárquicas. El ambiente en general nos parecía en cierto modo carnavalesco, tanto más cuando nuestro humor en aquellos días de Doeberitz era excelente Sin embargo, nos abandonó aquel estado de ánimo cuando tuvimos que participar en el gran desfile efectuado en la nueva avenida Este-Oeste. Era aquel un día de verano «español», es decir, muy caluroso, y los uniformes estaban confeccionados con el género más rústico de cuantos conocimos en las filas de la *Wehrmacht*; transpirábamos abundantemente mientras marchábamos ante un gentío incalculable. Delante del edificio de la Facultad de Ingeniería habían levantado una gran tribuna, desde la cual Hitler y Goering presenciaban el desfile. Desfilamos a paso de compás, con una energía tal que algunos perdimos no solamente pero, sino también las condecoraciones recién recibidas. La marcha hasta el jardín de la Alegría resultó penosa e interminable, pero allí terminó y por fin hubo para los legionarios un breve descanso. A continuación formamos para un impresionante funeral, con el cual nuestros caídos en España recibieron el primero y hasta hoy último homenaje por el sacrificio de sus vidas.

Luego nos recibió el Führer para el té, reunión en la cual, aparte de algunos huéspedes españoles, participamos de cincuenta a sesenta poseedores de la Cruz de España en oro y otra docena de condecorados con los brillantes adicionales de aquella distinción. Formamos, ya un poco cansados por los trajines anteriores, en el gran hall de la nueva Cancillería. Aquel edificio era de líneas sencillas, pero

de aspecto imponente, con interiores amplios y magníficos. Las paredes y los pisos de mármol irradiaban una frescura bienhechora. Bajo la impresión de todo aquello me había preparado mentalmente para una solemne ceremonia y grande fue mi sorpresa cuando Hitler, tras saludarnos a cada uno con un apretón de manos, se limitó a decirnos contadas, sencillas y muy cordiales palabras. Vestía ropas civiles y durante su breve discurso apenas elevó la voz. Era otro Hitler que aquel conocido a través de las películas de actualidades y la radio; lo que constituyó para mí una grata sorpresa.

Terminada la alocución, nos invitó a pasar a la Sala de los Mosaicos. El mayordomo principal, ataviado con un llamativo uniforme de fantasía, golpeó el piso tres veces con su bastón de ceremonias y al instante empezó a actuar diligente pero silenciosamente todo un ejército, hasta entonces invisible, de lacayos de librea. No pude menos que admirar la elegancia con que el mayordomo los dirigía sin una sola palabra, únicamente con leves señales de su bastón. Tomamos asiento formando pequeños grupos alrededor de las mesitas. Hitler pasaba de un grupo a otro, también por el mío, conversando brevemente y terminando por conquistar a todos con su personalidad. Lo único desagradable —casi insoportable— para mi, era que estaba prohibido fumar, motivo por el cual esperé ansiosamente el momento de retirarme y encender un cigarro. Un gran almuerzo al aire libre, fuegos artificiales y el solemne toque de silencio, finalizaron aquel día memorable.

Las celebraciones relacionadas con España tuvieron para mí un agradable epílogo. Aproximadamente a las dos semanas recibí orden de presentarme en compañía de mi compañero Balthasar ante Goering, quien disfrutaba con su esposa e hija de unas vacaciones a orillas del Mar del Norte.

Nos presentamos en el aeródromo de Westerland con uniforme de servicio y, según las órdenes recibidas, con el pecho engalanado con la Medalla Militar de la Campaña que nos otorgara Franco, así como la Cruz de España de Oro. Goering nos recibió con mucha llaneza y nos explicó que había propuesto al Führer que nos distinguiera a ambos con la máxima condecoración para los combatientes de España, la Cruz de España en Oro con brillantes, y extrajo de sus bolsillo dos estuches en los cuales reverberaban las cruces. Pero antes de entregárnoslas, pidió que le devolviéramos las de oro que ya poseíamos. A lo cual sucedió una ceremonia de canje de condecoraciones.

Se había llegado tardíamente a la conclusión de que Balthasar y yo no habíamos recibido lo justo en la lluvia de condecoraciones. En mi caso particular, se reconocieron así mis servicios en la aviación de ataque; al respecto, debo reconocer que poco o ningún valor atribuía en ese momento al hecho de que se me valorara por aquello, pues me sentía muy feliz por haberme abierto, por fin, el camino en la aviación de caza.

La situación internacional se tornaba de semana en semana más grave, debido al recrudecimiento de la tensión entre Alemania y Polonia. Y precisamente en ese instante se me volvió a substraer de mi arma preferida. Recibí, cual rayo desde un cielo descubierto, orden de traslado a un grupo de ataque. Nuevamente se apoderaron de mí la rabia y la amargura. Era piloto de caza con toda el alma y siempre se me atravesaba algún obstáculo cuando esperaba satisfacer esa vocación. De no haberme empeñado con tanta conciencia en el arma de ataque, a nadie se le hubiera ocurrido llamarme de regreso al Ministerio de Aeronáutica. Pero allí figuraba, en mis informes y en mi legajo personal, cuán grande era mi experiencia sobre la aviación de ataque. Lo que no decían

aquellos papeles era que pertenecía a la aviación de caza con todo mi corazón.

Me presenté en Tutow, con la rabia consiguiente, como jefe de escuadrilla del segundo grupo del regimiento. La tarea que se me asignó, fue una vez más, tan amplia como satisfactoria y la camaradería entre los pilotos, excelente. Volábamos sin descanso. La Dirección de Material, había presentado en aquel tiempo dos nuevos tipos de aviones de ataque bimotores, el Henschel 129 dotado de una cabina totalmente blindada y el Focke Wulf 189. Ensayé esas máquinas en el Centro de Ensayos Aeronáuticos y observé sus características. La aviación de ataque empezaba a ser considerada por la Luftwaffe en su desarrollo técnico. Los creyentes discípulos de Douhet estaban dispuestos a aceptar un primer compromiso. Bajo el mando de Von Richthofen participamos, en la zona de Cottbus, en maniobras bajo condiciones de guerra, que resultaron muy peligrosas a causa de las condiciones del tiempo. Una escuadrilla de Stukas, al efectuar un ataque en picado, se estrelló contra el suelo como consecuencia del escaso «plafond» existente.

Dieciocho días de campaña en Polonia

El trigo maduraba en los campos y pronto los agricultores recogerían la cosecha. Ya una vez había estallado en Europa una guerra mundial en pleno verano. Circulaban los rumores más fantásticos en esta época. Uno de ellos refería que Von Ribbentrop había volado a Moscú para negociar con Stalin, lo que fue confirmado al breve tiempo. El jefe ruso había mantenido negociaciones para obtener una alianza con Gran Bretaña y Francia, desde el mes de abril, pero nada concreto había surgido de ellas.

Pronunció entonces su gran discurso en el XVIII Congreso del Partido Comunista, en el cual empleó algunas palabras susceptibles de ser interpretadas como favorables a un posible arreglo con Alemania. Hitler comprendió inmediatamente, envió a Ribbentrop a Moscú y a los pocos días era una realidad el pacto de no agresión germano-soviético. Fue subscrito el 23 de agosto de 1939 y ahora Hitler tenía las espaldas libres para el caso de que, a causa del conflicto con Polonia, se produjera una guerra en el Oeste. Fue esta convicción la que caracterizó la reacción alemana ante tan sorprendente entendimiento, imposible de coordinar con la ideología imperante en el Reich. Desde el punto de vista militar parecía ser la solución ideal y, además, correspondía plenamente al criterio del Estado Mayor General alemán, acerca de la necesidad absoluta de evitar una guerra con dos frentes.

Gran Bretaña reaccionó al pacto germano-soviético con la inmediata firma de un documento otorgando garantías a Polonia. Hitler inició negociaciones con Varsovia sobre Danzig y el Corredor, tentativas que fracasaron a pesar de haberse iniciado bajo auspicios favorables. Y esta fue la causa aparente de la segunda Guerra Mundial.

En aquellos días se hallaban en la frontera polaca, listos para actuar inmediatamente, cuatro ejércitos alemanes. Nosotros, bajo el mando de Von Richthofen, cooperábamos con el Ejército de Von Reichnau en la zona de Silesia.

Antes de la madrugada del 1.º de septiembre, aún en la obscuridad, subimos a nuestras máquinas. Los motores emitían llamas azuladas mientras se calentaban y con la primera luz de la alborada comenzó la función. Nuestro grupo tenía asignada la tarea de atacar los puestos de mando y los alojamientos de tropas polacas y ya en el primer día de las acciones, la columna vertebral de las fuerzas adversarias

quedó prácticamente destrozada. Las operaciones habían sido planeadas y preparadas con infinito cuidado y, tras unos pocos fuertes golpes estratégicos de la Luftwaffe, que establecieron la superioridad aérea en forma inequívoca, sucedieron brillantes acciones de apoyo aéreo a las fuerzas mecanizadas. Hasta entonces nunca se habían realizado operaciones de apoyo aéreo tan perfectas de coordinación y cooperación, entre las fuerzas motorizadas y las aéreas. Todo funcionaba con precisión cronométrica. No fue la superioridad numérica la que nos proporcionó la victoria; nuestros cuatro ejércitos se enfrentaron con cinco ejércitos polacos. Lo que los destruyó con la celeridad del rayo fueron: la calidad de la conducción alemana basada en normas completamente revolucionarias, la bondad de los planes concebidos por el Estado Mayor, nuestro moderno armamento y el incomparable espíritu combativo de nuestros soldados. Fue así como se produjo el milagro de la victoria relámpago en dieciocho días. La fuerza aérea polaca fue destruida en su mayor parte en tierra durante los primeros días de las operaciones. Evidentemente, Von Richthofen tuvo oportunidad de hacer uso de sus experiencias en España. Encontramos la mayor resistencia en Kutno, Modlin y Varsovia; en cuanto a los cazas polacos, apenas alcanzamos a advertirlos. Nuestra propia caza fue empeñada también en el ataque a blancos terrestres, de modo que tuve el reconfortante consuelo de que en esa guerra nada había perdido al no participar en aquella arma tan querida por mí. Una incursión seguía a otra, un traslado al siguiente. El avance continuaba a un ritmo vertiginoso.

El 6 de septiembre cayó Cracovia. En las zonas de Kutno y Radom fueron encerradas y derrotadas grandes fuerzas del ejército enemigo. El comandante en Jefe polaco, mariscal Rydz-Smigly, capituló al decimoctavo día de la

campaña, Lemberg se entregó el 23, Varsovia y Modlin el 27 de septiembre. La encarnizada resistencia militar de la capital polaca fue el factor determinante del primer empleo en masa de la Luftwaffe. Sus efectos debían servir, no únicamente a las finalidades de la campaña, sino también para atemorizar a los aliados. La propaganda alemana explotó este tema.

En aquellos veintisiete días participé en unas cincuenta incursiones. Nuestro grupo había logrado grandes éxitos con solo diez pérdidas, entre ellas nuestro Jefe de Grupo. Hitler nos visitó en un aeródromo de campaña al sur de Varsovia, almorzó con nosotros, se informó acerca del empleo del grupo e hizo comentarios sobre el éxito de las operaciones y la excepcional capacidad combativa que habían puesto de manifiesto las tropas.

Me otorgaron la Cruz de Hierro de segunda clase, y el 1.º de octubre le sucedió a esta distinción mi ascenso al grado de Capitán. El grupo fue trasladado a Braunschweig para completar su dotación y realizar ejercicios de cooperación con unidades de paracaidistas. Aproveché aquel descanso para procurar nuevamente y con todo empeño, mi pase al arma de caza. Me sentí enteramente feliz cuando me destinaron en Krefell al regimiento 27 de caza. Al fin había logrado pasar a mi arma predilecta y ya no habría de separarme de ella hasta el día de hoy.

Capítulo IX

PILOTO DE CAZA EN LA CAMPAÑA OCCIDENTAL

A la guerra relámpago en el Este, sucedió un compás de espera en el Oeste, que significó una extraordinaria prueba de nervios para los combatientes. En aquel tiempo tuve ocasión de reemplazar en forma sucesiva, durante las licencias, a los jefes de los tres Grupos del Regimiento. Los despegues de alarma se sucedían constantemente, pero casi todos eran frustrados, pues la información de aviones no exactamente identificados era casi siempre errónea y hacían despegar a las escuadrillas con el consiguiente derroche de material y combustible. Así, por ejemplo, una gran incursión enemiga captada por uno de nuestros primeros radares en experimentación, no resultó ser otra cosa que una inocente bandada de pájaros. En el Bajo Rin, durante una de esas salidas frustradas, se produjo un derribo; pero la víctima fue un avión alemán, un FW-58, bimotor de instrucción, pilotado por el comandante de caza del mismo sector. ¡Vaya ironía! Felizmente pudo realizar un aterrizaje forzoso. Pero, por otra parte, ¿cómo podía un comandante de caza volar en semejante «artefacto»?

Sentimos satisfacción cuando aquella guerra de nervios

se convirtió en guerra de tiros Hasta ese instante, tras las bambalinas de la conducción superior de las Fuerzas Armadas se habían producido muchos cambios de planes para la ofensiva. En un principio, Hitler quería lograr la conquista del Oeste inmediatamente después de finalizada la campaña de Polonia, a fin de tener libres las espaldas frente a la Unión Soviética, a quien consideraba el adversario principal no obstante el pacto vigente. Pero a esta intención se oponían enérgicamente los generales de la más alta jerarquía del Ejército, principalmente su Comandante en Jefe, von Brauchitsch y el Jefe del Estado Mayor General, Halder. La oposición de estos llegó hasta el punto de que no solo amenazaron con su retiro, sino que incluso pensaron ya en aquel entonces en un golpe de Estado. Las razones que exponían tenían su base en la desfavorable comparación de fuerzas para enfrentar a las 85 Divisiones francesas, 23 belgas y 8 británicas, disponíamos solamente de 62 Divisiones completas que, además, tenían la responsabilidad de proteger el Este del Reich.

Los aplazamientos de que fue objeto la ofensiva alemana en Occidente, entre noviembre de 1939 y mayo de 1940 y que llegaron a doce, fueron causadas, aparte de las inadecuadas condiciones meteorológicas, a la oposición ya expuesta, la situación política internacional y problemas de producción bélica, también por una casualidad, cuya calificación como favorable o desfavorable difiere considerablemente según las circunstancias que se tengan en cuenta al observar el incidente. El 10 de enero de 1940 un jefe de la Luftwaffe volaba de Münster a Bonn. Llevaba consigo el plan de operaciones para la ofensiva y, a causa del mal tiempo reinante, se desvió de su ruta y se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso sobre territorio belga. No consiguió destruir a tiempo el total de los documentos que le

fueron confiados y, de este modo, los aliados tuvieron conocimiento del plan. A causa de este incidente fue necesario concebir un nuevo plan que, tras varios nuevos aplazamientos por causas meteorológicas, entró en acción el 10 de mayo de 1940.

Cuando en la mañana del 12 de mayo de 1940 sobrevolé el frente, nuestras tropas ya habían penetrado profundamente en Holanda y Bélgica.

En los primeros días de la campaña occidental apoyamos con nuestro VIII Cuerpo Aéreo la irrupción alemana en el frente de Maastricht. Como Jefe de Operaciones del Regimiento estaba tan sobrecargado de tareas relativas a la dirección: misiones de exploración, cambios de emplazamientos y reuniones, etc, que prácticamente tenía que robar el tiempo para mis salidas de combate. Tuve que apelar a toda clase de subterfugios para lograr lo que para mis compañeros no era otra cosa que la obligación diaria. Fue así como el 12 de mayo de 1940, tercer día de la campaña occidental, obtuve mi primera victoria aérea.

No carecen de razón quienes afirman que la primera victoria aérea lograda por un piloto de caza, puede determinar el curso de toda su actuación posterior. Muchos pilotos a quienes la mala suerte o circunstancias desgraciadas vedan la victoria en el combate aéreo, sufren, como consecuencia de ello, inhibiciones y complejos que a veces persisten durante toda su vida. Por mi parte, tuve suerte, pues mi primera victoria fue un juego de niños.

En esta época veíamos muy pocos aviones de la R. A. F. y rara vez nos encontrábamos con bombarderos Blenheim. Los belgas volaban en Hurricanes anticuados, con los cuales tampoco los pilotos más experimentados hubieran podido hacer gran cosa contra nuestros modernos Me-109 E. Los superábamos considerablemente en velocidad, capacidad de

subida, armamento y, sobre todo, en experiencia en el combate.

Mis primeras victorias aéreas

No fue, por este motivo, ningún acto de heroísmo el que mi escuadrilla y yo nos abalanzáramos, a unos 10 kilómetros al oeste de Lieja y desde una altura de 3600 metros, sobre una formación de ocho Hurricanes belgas que pasaban a unos 1000 metros por debajo nuestro. Habíamos ensayado infinidad de veces lo que había que hacer en tal situación. Los Hurricanes no nos habían advertido aún y por mi parte no sentí excitación ni fiebre de caza. «¡Defiéndete, hombre!», le dije mentalmente cuando tuve a uno de los ocho adversarios en la mira de tiro y me acercaba cada vez más, sin que mi adversario se enterara. «En realidad, habría que avisarle», pensé para mi coleto, pero semejante acción hubiera sido más tonta aún que todas mis cavilaciones de aquel momento. Disparé la primera ráfaga desde una distancia superior a la debida para no denunciar mi presencia. Sin embargo, los proyectiles dieron en el blanco. Entonces, el desgraciado advirtió lo que sucedía y efectuó una maniobra evasiva, con tan escasa habilidad, que fue alcanzado también por el fuego de mi compañero. Los otros siete Hurricanes no hicieron ninguna tentativa de cubrir a su camarada en peligro y se espantaron a todos los vientos. Tras otro ataque, el Hurricane entró en barrena y cayó, ya sin el gobierno de su piloto. Perdió trozos de un plano y cualquier disparo más hubiera sido un desperdicio de munición. Inmediatamente me enfrente con otro de los Hurricanes dispersos, que intentó escapar en picado. Me hallaba cien metros detrás. Su piloto efectuó un viraje picado

atravesando las nubes por un claro, pero no lo perdí de vista y volví a atacarlo nuevamente desde muy corta distancia. Hizo una subida brusca y luego cayó a tierra, casi verticalmente, desde una altura de solo 500 metros. La tarde de aquel mismo día derribé, durante un vuelo de patrulla, el tercer Hurricane de entre una formación de cinco que volaban en las proximidades de Tirlemont.

Todo esto había sucedido para mí con la mayor naturalidad. No tenía nada de particular. No había experimentado la tan mentada embriaguez del triunfo y ni siquiera me sentía muy feliz por mi éxito; esas sensaciones las conocí más tarde cuando tuvimos que vérnoslas con adversarios más duros y todo combate aéreo se redujo a la alternativa «¡Tú o yo!». Aquel día, por el contrario, sentí algo así como un cargo de conciencia y no halle sabor a las felicitaciones de mis camaradas y superiores. Había tenido suerte. Suerte y una arma excelente, o sea lo que el piloto de caza más capacitado necesita para obtener el éxito.

Dos días después, el 14 de mayo, capitularon las fuerzas armadas holandesas, mientras las de Bélgica se mantuvieron en pie catorce días más. Las fortalezas de este país, conocidas ya desde la primera Guerra Mundial como huesos duros de roer, fueron tomadas en pocos días por paracaidistas y tropas aerotransportadas, con el enérgico apoyo de la Luftwaffe y en particular de los Stukas.

La toma del fuerte Eben Emael por las tropas paracaidistas alemanas, de reciente creación, constituyó una operación modelo en el empleo en combate de unidades de esa especialidad. Otro ejemplo de sus revolucionarias tácticas de combate fue puesto de manifiesto en el desarrollo de una operación, en la que nuestro Regimiento realizó la escolta de sus aviones de transporte. La zona de lanzamiento de nuestros paracaidistas estaba situada profundamente en

territorio belga y, sin el conocimiento completo del plan, no alcanzábamos a comprender exactamente la realización de esta operación con la situación en el frente, como así tampoco supimos entonces que «nuestros paracaidistas» eran simples muñecos. No obstante, como con la «invasión de muñecos» entró en movimiento todo un complicado mecanismo que imitaba fielmente el fragor del combate, los belgas fueron víctimas del engaño y enviaron a la zona «amenazada» considerables fuerzas, cuya ausencia en otro sector más importante resultó favorable para la ofensiva alemana.

El ejército realizó durante su vertiginoso avance proezas militares asombrosas. Otra vez, como había sucedido ya en Polonia, el secreto de esos éxitos extraordinarios radicó en la cooperación entre las fuerzas mecanizadas y la Luftwaffe, minuciosamente planeada y ejecutada con exactitud. Estas operaciones aéreas tácticas, desarrolladas en perfecta cooperación con el ejército, tuvieron efectos estratégicos decisivos.

La clave del éxito en la campaña de Francia estuvo en Sedán. La irrupción a través de las Ardenas con poderosas fuerzas blindadas y motorizadas, fue una de las ideas más audaces y revolucionarias —y por ello proporcionó éxitos por sorpresa— que consagraron la dirección alemana, durante la segunda Guerra Mundial. El plan fue concebido por Manstein, rechazado por Von Brauchitsch y Halder; aceptado por Hitler contra todas las opiniones y, finalmente, ejecutado por Guderian. El anterior plan de operaciones, elaborado por Halder, se asemejaba al antiguo plan de Schlieffen de la primera Guerra Mundial y —como este— contenía el riesgo de que la ofensiva agotara su empuje, a más tardar, sobre el río Somme, porque el ala derecha de las fuerzas alemanas en avance a través de Bélgica, debía chocar

frontalmente con las fuerzas principales de los aliados. En cambio, el golpe principal alemán a través de las Ardenas, apreciado como no factible tanto por los Estados Mayores Generales de los aliados como por Halder y Brauchitsch y por ello inesperado, fue el factor que permitió destruir fuerzas enemigas superiores mediante, rápidas operaciones conjuntas del Ejercito y la Luftwaffe.

La rapidez en una operación semejante es condición indispensable para el éxito. El ejército había requerido por este motivo la protección aerea contra los ataques rasantes de la Fuerza Aérea Francesa. Por eso, al poco tiempo nos trasladamos a Charleville, donde nuestro aeródromo estaba sobre las Ardenas, situación muy favorable por su enmascaramiento natural y fácil defensa. Ese enmascaramiento natural del aeródromo entre las colinas, casi fue fatal para mi escuadrilla y para mí. Ocurrió aquel incidente durante la «Operación Oración», llamada así porque los cazas franceses aprovechaban el anochecer para atacar a nuestras columnas en los caminos de avance.

Perdido sobre Francia

Por mi sugerencia, aquel anochecer todo el regimiento se dedicó a sobrevolar la zona de irrupción sobre un amplio frente, desgraciadamente con resultados casi nulos. Yo alcancé a divisar finalmente a un Potez 63 en vuelo rasante y trabamos un rudo combate a pocos metros del suelo, hasta el punto de levantar el polvo de los campos cultivados. El francés volaba con extraordinaria habilidad y aprovechaba toda posibilidad de protección que le brindaba el terreno, pero, a pesar de ello, ya lo había alcanzado con algunas ráfagas largas. Su artillero de cola estaba fuera de combate,

no obstante lo cual el piloto seguía intentando desembarazarse de mí. Por mi parte, tenía que concentrar al máximo mi atención, pues la visibilidad empeoraba por minutos. De pronto, siendo las 21.45 horas, se presentó ante nosotros un pueblo, cuya silueta, con su alto campanario, recuerdo aún hoy tan claramente como si la estuviera viendo. El francés se elevó y saltó por encima de la iglesia. Fue allí donde lo alcancé con mis armas: efectuó un breve ascenso y cayó más allá de aldea. Concluido el combate el problema era regresar rápidamente al aeródromo, pues la obscuridad aumentaba y nuestro combustible estaba casi agotado. Pero ¿dónde nos encontrábamos? La irrupción de Sedán tenía la forma de una cuña angosta. ¿Ya era nuestro el terreno que estábamos sobrevolando? A juzgar por el fuego antiaéreo todavía debía seguir en poder del enemigo. Pero también podíamos equivocarnos, pues nuestra propia artillería era bastante desconfiada en lo relativo a aviones en vuelo rasante.

«Voy a sacar un boleto», dijo por radio mi compañero y picó sobre una pequeña estación ferroviaria para tratar de leer el nombre de sus letreros. Resultado: un salvaje fuego antiaéreo de proyectiles de 20 mm. Seguimos entonces hacia el norte de la vía férrea para consultar en otra estación, pero ¡fuego, otra vez! ¡Maldición! «Estamos rodeados, Gustavo», dije. Me respondió: «Estoy en el fin, no tengo combustible, tengo que aterrizar» (empresa que en aquella región montañosa era casi imposible). Vi entonces como mi pareja se dirigía hacia una pradera muy pequeña, que para colmo estaba rodeada por un alto cerco y situada sobre una ladera, bastante empinada. «Aterrizo», dice Gustavo; saca el tren de aterrizaje, efectúa un elegante salto sobre la cerca y rueda tranquilamente sobre la ladera. «¡Fue muy bien!», me informa; a mí se me pusieron los pelos de punta, pero no

tenía tiempo que perder. De nada me hubiera servido, además, que el combustible alcanzara para un par de minutos más, pues ya había obscurecido casi por completo. Hice pues el consabido salto sobre la cerca y las ruedas entraron en contacto con el suelo sin novedad. Lo malo era que no veía hacia dónde iba en mi carrera de aterrizaje, pues la pradera se empinaba demasiado para permitirme una visión mayor. Repentinamente, sin saberlo, corrí dentro del lecho de un arroyo. Frené al máximo; algo obscuro se acercaba hacia mí; finalmente la máquina se detuvo y, cuando abrí la cabina, observé que desde el plano izquierdo hubiera podido ascender a un gran árbol.

Nos felicitamos mutuamente. Pero ¿dónde estábamos? Nos miramos uno a otro con expresión de tontos. La primera precaución fue, por supuesto, quitar el seguro de nuestras pistolas, esperando que sucediera algo; y en efecto, emergieron de un pueblo en llamas, a pie y a caballo, una horda de sujetos de aspecto salvaje, algunos armados y otros con el torso desnudo, y que emitían voces ininteligibles, «¿Son ustedes alemanes?», inquirieron. «¡Claro!», respondió uno en el más puro acento de Sajonia. Pertenecían a una batería antiaérea. Les preguntamos dónde estábamos, pero tampoco ellos pudieron revelárnoslo, pues acababan de tomar posiciones en ese lugar. Resolvimos entonces pasar la noche con ellos para orientarnos por la mañana, pues de todos modos habíamos aterrizado tras de nuestras propias líneas, sanos y salvos, y por lo tanto debíamos estar conformes. En el transcurso de la conversación nuestros amigos sajones explicaron que estaban emplazados allí para proteger a un aeródromo. «¿Un aeródromo?», preguntamos. «¿Que clase de aeródromo?». «Pues, el de los cazas. Está allí abajo y de día se le puede ver claramente desde este lugar». Y ese aeródromo resultó ser nuestro propio aeródromo de

Charleville. Inmediatamente hice empujar mi avión, con el motor al máximo, hasta el extremo de la empinada pradera y despegué cuesta abajo, saltando el cerco, con el tren de aterrizaje afuera, de modo que llegado al valle no tuve más que reducir el motor y aterrizar en el «lugar apropiado».

Entre los camaradas de la base hubo mucha alegría, entremezclada con sarcasmos sobre nuestra aventura. A la mañana siguiente, en un F. W. Stieglitz, lleve a Gustavo una lata de combustible y también él despegó para efectuar su vuelo de navegación más corto de su carrera.

Un par de días después nos visitó en Charleville el Coronel General Milch y me entregó, como recompensa por mi séptima victoria aérea, la Cruz de Hierro de primera clase.

Aquellos primeros siete triunfos los había logrado contra pilotos belgas y franceses que volaban con aparatos franceses Morane, Bloch y Potez o aviones británicos casi siempre anticuados. Nuestro Me-109 era superior en velocidad a todos ellos y también en la técnica y experiencia de combate llevábamos ventaja.

Mis primeros encuentros serios con la R. A. F. tuvieron lugar en la lucha por Dunkerque. La aviación británica realizó entonces eficaces esfuerzos para proteger la gran evacuación realizada por Lord Gort, quien hábilmente logró retirar casi intacta a su fuerza expedicionaria y 120 000 franceses, en total 380 000 hombres.

La orden de detención ante Dunkerque

Si bien Dunkerque fue un severo golpe para Gran Bretaña —menos en la esfera militar que la política, es decir, en sus efectos sobre el aliado francés— constituyó para

Alemania todos menos que un éxito. Fue Goering, más convencido que nunca de las ideas de Douhet tras las victorias sobre las fuerzas aéreas polaca y francesa, inferiores a las nuestras, quien se hizo cargo del aniquilamiento del cuerpo expedicionario británico. El ejército recibió la muy comentada orden de detención para las unidades blindadas que avanzaban sobre Dunkerque, con gran desconcierto y asombro. Y aún produjo la impresión de que Hitler entonces proyectaba conscientemente no hostilizar al adversario británico, para dar lugar, tras la derrota de Francia, a una paz con Gran Bretaña honorable para ambos lados.

A los factores políticos, se agregaban otros de índole militar. No obstante los éxitos alcanzados hasta entonces por las tropas alemanas, Hitler guardaba desde la primera Guerra Mundial un extraordinario respeto por el adversario francés. Quizá no confiaba en esos éxitos, sorprendentes también para él. Es posible que temiera una amenaza sobre nuestras fuerzas blindadas, en avance en dirección Oeste y Noroeste, que pudiera materializarse por medio de un contraataque por sorpresa de los franceses desde el Sudeste, intención que Gamelin abrigó efectivamente, aunque no la pudo realizar. Hitler conocía también desde la primera Guerra Mundial el campo de batalla de Flandes, que consideraba inapropiado para grandes operaciones con fuerzas blindadas y en cuyos lodazales veía como en una pesadilla la posible sepultura de sus *panzers*. Finalmente es posible que en aquella orden de alto, y en sus consecuencias, haya tenido influencia decisiva la opinión de Goering. El Jefe del Departamento de Operaciones del Estado Mayor General de la *Wehrmacht*, General Warlimont, dijo cierta vez a Liddel Hart, en una conversación sobre este asunto, que el Comandante en Jefe de la Luftwaffe había asegurado a Hitler que «sus fuerzas aéreas completarían el cerco

cerrando la parte marítima del bolsón desde el aire». Guderian dijo al respecto: «Creo que fue la vanidad de Goering la que originó esa fatal decisión de Hitler». De todos modos, en ese momento, ya no era discutible la blandura para con el adversario británico, y Goering emprendió con su Luftwaffe los más enérgicos esfuerzos para lograr el objetivo que se había impuesto. El fracaso fue completo. Se reveló que las fuerzas de la Luftwaffe, bajo difíciles condiciones logísticas producidas por un avance inesperadamente rápido, no eran suficientes para triunfar sobre un adversario decidido, bien conducido y que combatía tenaz y hábilmente. Dunkerque debiera haber constituido un toque atención para el Alto mando de la Luftwaffe.

El 29 de mayo, volando sobre aquella zona con la escuadrilla de la Plana Mayor del Regimiento, vimos debajo nuestro a una formación de tres bombarderos Bristol-Blenheim; derribamos dos de ellos, que cayeron al mar; el segundo se evadió durante largo tiempo, mediante hábiles maniobras, hasta que mis proyectiles le perforaron el tanque de aceite a escasa altura; descendió suavemente sobre las aguas, pero se hundió inmediatamente. Mi Me-109 estaba completamente manchado de aceite cuando aterricé en St. Pol. También fue en Dunkerque donde derribé mi primer Spitfire.

Durante la evacuación de las fuerzas inglesas, la zona estaba cubierta por densas nubes de humo, procedentes de los enormes depósitos de combustible y equipos incendiados. Yo tenía entonces, como Jefe de Operaciones, entre otras tareas la de volar como *numeral* del Jefe de Regimiento. El teniente coronel Ibel había combatido en la primera Guerra Mundial y su modo de ser, de llaneza típicamente bávara, le reportaba nuestra simpatía. No era,

por supuesto, el más joven de nosotros, pero todos respetábamos profundamente su empeño en mantenerse a la altura de la aviación de caza moderna. Pues bien, aquel día volé con él a través de las grandes nubes de humo gris-negro, que se extendía a gran altura, cuando repentinamente se echó sobre nosotros una escuadrilla de Spitfires. Casi en el mismo instante advertimos su ataque, y también en el mismo momento nos avisamos por radio; pero ambos reaccionamos de manera distinta, lo que en realidad no debe suceder en un buen numeral. Vi desaparecer el avión del teniente coronel entre el humo; le deseé sinceramente que saliera sano de la aventura, y me enfrenté con los ingleses haciendo fuego con todo lo que tenía, sin pretender con ello otro efecto que un cierto tónico para mi amor propio un tanto afectado por haber sido sorprendido. Los Spitfires, por su parte, plenamente conscientes de su propósito, pasaron al lado mío en persecución de mi Jefe, a quien a pesar de todo mi empeño no volví a encontrar en vuelo. Tampoco había aterrizado en nuestro aeródromo de St. Pol. Estábamos ya muy preocupados, cuando llegó a pie, ya muy entrada la noche. Dedujimos que los Spitfires lo habían derribado; tuvo la suerte de salir relativamente bien del asunto, mediante un aterrizaje forzoso sobre la panza. Lo malo era que con aquella marcha había contraído un malestar físico impropio para un aviador: ¡grandes ampollas en los pies!

Dunkerque cayó el 4 de julio. Ya no existían los ejércitos de Holanda, Bélgica y Gran Bretaña. Francia estaba entregada a sus propios recursos. Su 9.° Ejército había sido derrotado en Sedán y el 1.º había capitulado cerca de Lille, mientras la máquina bélica alemana seguía avanzando incontenible sobre el territorio francés. Weygand sucedió a Gamelin en su cargo de Comandante en Jefe. El Oise, el Mame y el Sena no fueron barreras capaces de detener o

siquiera amortiguar el empuje del avance alemán. Las fuerzas aéreas enemigas habían sufrido los fuertes golpes infligidos por la Luftwaffe y estaban muy desorganizadas como consecuencia de nuestro rápido avance. Sus pérdidas eran considerables y la resistencia había disminuido radicalmente, mientras que la R. A. F. aún no se hacía presente.

La «Operación Paula» habría de ser el golpe de gracia para la «Armée de l'aire». Consistió en un ataque en masa sobre los aeródromos y las plantas de la industria aeronáutica francesa de la zona de París para el cual fueron empleados alrededor de 300 bombarderos y Stukas. A los cazas se nos asignaron tareas de escolta; el éxito de la operación sigue siendo materia de discusiones. Los informes alemanes y franceses coinciden en que, en aquella oportunidad, se perdieron de 25 a 30 aparatos alemanes. Sea como fuere, la «Operación Paula» fue el único intento de acción aérea estratégica que se registró durante la campaña de Francia.

Aquel 3 de junio derribé algo indefinido, y que tenía cierta semejanza con un Curtiss. Volaba en compañía del capitán Ankim-Frank; cuando se nos presentaron dos escuadrillas de aparatos Morane. Hubo un encuentro formidable, dentro del cual solo dos éramos alemanes. Se trataba de mantenerse o de tomar, con mucha habilidad, las de Villadiego; me dirigí sobre el último, un muchacho que volaba muy bien, defendiéndose con virajes muy cerrados; pero su avión era inferior al mío y finalmente conseguí colocarle, en un viraje ascendente, una larga serie en el fuselaje; inmediatamente ardió como una tea, y apenas pude pasar a escasos centímetros debajo de él. Una de las palas de mi hélice y parte de mi timón fueron rozados y sufrieron distorsiones, mientras el soporte de la antena que tenía unos 60 centímetros de largo, quedó prácticamente rasurado. El

Morane se precipitó al suelo en llamas y cayó en un bosque en las cercanías de Meaux, al norte de París. No había empero, tiempo que perder y, ¡vuelta a hacer frente al adversario! Un segundo aparato cayó casi verticalmente dejando tras sí una estela de humo negro. Como los demás Moranes me daban mucho que hacer, no pude observar su impacto final sobre el suelo, motivo por el cual no se me reconoció su derribo; de lo contrario había sido mi decimotercero.

Botas alemanas en los Campos Elíseos

El 14 de junio París fue ocupada sin combates previos. Las tradicionales botas alemanas resonaban sobre los Campos Elíseos y en el monumento al Soldado Desconocido formaba una guardia de honor alemana. En las *Boites* de Montmartre aparecieron letreros: «Se habla alemán». El gobierno había huido a Burdeos. El mariscal Petain se hizo cargo de la jefatura del gobierno y el 17 de julio ofreció un armisticio.

Mientras, el ejército francés seguía luchando a pesar de que todo estaba irremediablemente perdido. Teníamos la tarea de dar caza a los últimos remanentes de «l'Armée de l'aire», y fue en esa época que yo ensayé una nueva pintura de *camouflage* gris-verde, aspecto que por desgracia indujo frecuentemente a que mis propios camaradas tomaran a mi avión por uno de los Hurricane que rara vez aparecían en el aire. En una oportunidad, tal confusión por poco tuvo consecuencias trágicas para mí. Fue precisamente a Balthasar —uno de nuestros más célebres pilotos de caza, con muchas victorias en su haber— a quien se le ocurrió tomarme como «presa» para un combate de tipo académico.

Por azar teníamos colocada la misma frecuencia, y pude escuchar como hablaba con su escuadrilla sobre un Hurricane; observé en todas direcciones, y no alcancé a divisarlo, mientras Balthasar explicaba —dicho sea de paso, de manera muy clara e interesante— cómo proyectaba lanzar el ataque; súbitamente comprendí que la presunta «presa» era yo mismo. Ya se abalanzaba sobre mí desde una posición ideal, cuando instantes antes de que apretara su disparador, escuchó en su radio mi voz por él conocida, que a gran volumen decía «¡Basta de tonterías ahora!». El miedo que sentí en aquellos momentos unicamente pudo ser compensado por el placer de una invitación a tomar unas buenas copas de champaña, ocasión en que reímos mucho sobre aquel «derribo académico» frustado apenas por un pelo.

En forma completamente inesperada, como sucede en la vida militar, fui trasladado al regimiento de caza 26 «Schlageter», mientras la campaña en Francia aún no había terminado. Tenía orden de hacerme cargo del grupo 3, que estaba instalado en un aeródromo bastante rudimentario y lejano. Llegué a mi aeródromo un día de verano muy caluroso y lo atravesé en traje de vuelo. No había arcos triunfales para recibirme; únicamente vi unos soldados descansando junto a una cisterna y como tenía una sed terrible y necesidad de lavarme, les pregunté con toda sencillez, si podía obtener un balde de agua. «Claro que sí —me dijeron—; la cisterna está llena de agua, pero tienes que subírtela tú mismo». Por supuesto, aquellos hombres no podían adivinar por la indumentaria y el aspecto con que me presentaba, que yo era su nuevo jefe. Les ahorré en consecuencia el susto y subí con la manivela mi balde de agua. Aquel gesto casi me proporcionó en el grupo un prestigio mayor que las dos victorias que esa misma tarde

obtuve.

Aconteció esto el 14 de junio, y serían aquellas mis últimas victorias aéreas durante la campaña de Francia, que rápidamente llegaba a su fin. El mismo día se inició también la ofensiva del grupo de ejércitos de Von Leeb, con los ejércitos de Von Witzleben y Dollmann, que hasta entonces se habían mantenido frente a la línea Maginot y perforaron en su primera embestida aquella poderosa fortificación, que para la mentalidad francesa tenía un significado casi mitológico. No fueron los murallones en concreto y las armas pesadas de aquella obra los que fracasaron, si no los corazones de los que la defendían que habían perdido el valor y la esperanza. Francia llegaba al fin. El 22 de junio, cuarenta y tres días después del comienzo de la operación, el mariscal Petain hizo subscribir el tratado de armisticio en el bosque de Compiégne.

Durante los últimos días de la campaña de Francia, únicamente efectuamos ataques a blancos terrestres, acciones en las que destruimos en sus aeródromos una gran cantidad de aviones anticuados, que de todos modos ya no podían ser útiles a nadie. Por otra parte, teníamos orden expresa de no atacar a columnas de tropas, a menos que estas abrieran el fuego. De esta manera se trataba de evitar el ataque a columnas civiles que evacuaban las zonas próximas al frente, pues se podrían haber cometido errores, como el que incurrieron posteriormente en repetidas ocasiones en ataques rasantes los aliados.

Nuestra última base fue Villa Coublay, que quedó grabada en nuestro corazón, especialmente por su proximidad a la Ciudad Luz, París.

Una vez firmado el armisticio, fuimos trasladados de regreso a Alemania, precisamente a Muenchen-Gladbach, donde recibimos material y personal de reemplazo. Nuestras

bajas habían sido mínimas, tanto en personal como en material. Tuve entonces ocasión de visitar frecuentemente mi hogar paterno, situado a solo pocos minutos de vuelo, hasta que recibí otra orden de traslado totalmente inesperada, esta vez a Doeberitz. ¿Comenzaría otra campaña? No. Simplemente debíamos proveer pantalla aérea a una gran ceremonia oficial en la cual Hitler hizo público en aquel conocido discurso, su oferta de paz a Inglaterra. La provisión de pantalla aérea tenía su razón de ser, pues una bomba sobre el Teatro de la Ópera en aquella oportunidad hubiera terminado con las personalidades más destacadas en la dirección militar del Reich. La aviación de caza estuvo alistada, y en condiciones de garantizar la palabra empeñada por Goering, quien había manifestado que si un solo avión enemigo volaba sobre Alemania, él se llamaría entonces Meyer y no Goering. Esta garantía fue comentada posteriormente con mucha frecuencia y exasperación por la población alemana.

Cruz de Caballero y ascenso

Después de que Hitler hubo condecorado tras su discurso ante el Reichstag, a los nuevos mariscales del Reich, la ola de ascensos descendió en la escala jerárquica de la Wehrmacht; a mí me alcanzó el 18 de julio de 1940 con el ascenso a mayor, fuera de escalafón, solamente había sido capitán durante nueve meses. Con mis escasos 28 años de edad, no me sentía muy orondo y a mis anchas en mi condición de mayor, pues me consideraba joven para tal jerarquía, según los conceptos de la época. En cuanto a mi cargo, no sufrió modificaciones inmediatas, y regresamos de Doeberitz a Muenchen-Gladbach.

El 1.º de agosto de 1940, cuando el mariscal Kesselring, como recompensa por mi 17 triunfo aéreo y numerosos ataques rasantes durante la campaña de Francia, me entregó la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, ya estábamos en los aeródromos de campaña del Paso de Calais, frente a la costa británica, sobre la que pocos días después debía descender el «Blitz» alemán.

Kesselring tenía su mando avanzado en el Cabo de Gris Nez. Mientras me colocaba la Cruz de Caballero nos sobrevolaron dos aviones de caza a considerable altura. «¿Qué aparatos son esos?», preguntó el mariscal. «Spitfire, mi mariscal», le respondí; a lo que agregó: «Los primeros que vienen a felicitarlo…».

CAPÍTULO X

COMIENZA LA BATALLA DE INGLATERRA

Del estudio de la situación política, es decir, de la imposibilidad de llegar con Gran Bretaña a un acuerdo que pusiera fin a la guerra, surgieron las tareas a desarrollar por la Luftwaffe contra Inglaterra. Estas operaciones, que alcanzaron su culminación durante el otoño de 1940, finalizaron en forma paulatina en el invierno de 1940 a 1941 y pasaron a la historia de la guerra con la denominación de Batalla Aérea de Inglaterra. Sus objetivos eran:

1.° El bloqueo de las islas británicas, en cooperación con el máximo de guerra, mediante ataques a sus puertos, al tráfico marítimo y al minado de las vías de comunicaciones marítimas, incluyendo las zonas locales.

2. El logro de la superioridad aérea como condición indispensable y previa a la invasión. (Operación «Seeloewe»).

3.º Doblegar a Gran Bretaña mediante la «guerra aérea absoluta».

Vista la situación retrospectivamente, puede decirse hoy que la Luftwaffe no estaba en condiciones de realizar eficientemente una sola de aquellas tareas en razón de la cantidad de personas disponibles, así como también por el inadecuado material que la equipaba.

A los 2500 aviones de guerra de que disponía entonces la

Luftwaffe, se enfrentaban alrededor de 3600 en las Islas Británicas, según los cálculos alemanes de entonces. Esta inferioridad numérica se consideraba compensada en parte por la superioridad técnica del material alemán. Tal ventaja técnica, especialmente en lo referente al arma de caza, no era por cierto producto de una planificación a largo plazo. El Me-109, a la sazón el mejor avión de caza del mundo que de 1935 a 1940 no solo superaba en calidad a todos los tipos del enemigo, sino que se constituyó dentro de su clase en ejemplo y precursor de la industria aeronáutica mundial, fue concebido y desarrollado en virtud a la iniciativa del genial constructor Messerschmitt, pero observado al principio con mucha desconfianza, poco faltó para que se le rechazara. Su producción en la medida necesaria para asegurar al Reich la superioridad aérea en forma decisiva durante los dos primeros años de guerra, fue intensificada cuando ya era tarde.

Los viejos pilotos de caza de la primera Guerra Mundial, que en aquel tiempo dirigían la Luftwaffe —entre ellos en primer término el mismo Goering— tenían tras de sí un intervalo forzoso de quince años de inactividad, durante el cual necesariamente debieron perder el ritmo del vertiginoso desarrollo técnico aeronáutico. Tenían la firme convicción de que en el combate aéreo, la ventaja decisiva era disponer de mayor maniobra. El Me-109, con elevada carga alar y gran velocidad, no poseía por supuesto aquellas condiciones. No atinaban o no querían comprender, que el combate en virajes para el avión de caza ya no es más que la excepción, como tampoco que el piloto es capaz de ver y combatir perfectamente dentro de una cabina cerrada; aparte de otras consideraciones, igualmente erróneas, se creía también que la mayor velocidad de ascenso y aterrizaje del Me-109 plantearía verdaderos problemas de pilotaje. Todos estos

razonamientos fueron desmentidos posteriormente por los hechos, y hoy representan mitos procedentes de una nebulosa antigüedad. Hay que observar empero que nunca es lícito entregarse a ilusiones, y que en este sentido poco cambiará también en la era del avión supersónico que se está iniciando: «los errores tienen la particularidad de subsistir en todas las épocas y de ser constantemente repetidos».

Dilapidación de la superioridad aérea

Todas aquellas dificultades eran en esos días una realidad muy tangible y contribuyeron a que la construcción de cazas en Alemania sufriera retrasos injustificados, al punto de que llegó a su culminación cuando la guerra estaba prácticamente perdida. A principios de 1940 la producción mensual de Me-109 ascendía a 125 aparatos; mientras Udet era Director General del Material jamás excedió de 375 y en 1943 volvió a descender a 250. En ese mismo año Milch la llevó a 1000, y bajo la dirección de Speer fue alcanzado el récord de 2500 cazas mensuales. ¡Y esto sucedió en el otoño de 1944! Tales cifras significaban que a fines de 1944 disponíamos de una producción de cazas veinte veces mayor que en el momento en que la Luftwaffe inició la Batalla de Inglaterra. Si semejante producción hubiera estado disponible en 1940 —o incluso un año después— nadie hubiera podido despojar a la Luftwaffe de la superioridad aérea en ningún frente, y la guerra hubiera tomado un curso radicalmente diferente en su totalidad. Existía en aquella época posibilidad de tal producción y no fueron dificultades técnicas ni de materias primas las que lo impidieron. Tampoco es imputable únicamente a las personas que asumieron sucesivamente la responsabilidad de la

producción aeronáutica, fue por el contrario, el concepto que existió en la dirección alemana respecto a la guerra aérea y sobre el que aún debo decir unas palabras: Las concepciones estratégicas de Hitler fueron exclusivamente ofensivas; los éxitos logrados hasta aquel momento parecían darle la razón, y seguramente lo afianzaron aún más en su criterio. En lo relativo a la guerra aérea, los conceptos del general italiano Dohuet debían ser para el Führer de una atracción fascinadora. La idea de aniquilar literalmente a un enemigo en el suelo, por la guerra aérea, ahogando todo intento de resistencia bajo terribles bombardeos, coincidía con su estrategia de guerra relámpago. El enemigo debía ser aplastado conjuntamente con todos sus medios ofensivos, antes de que estos pudieran provocar los mismos haciendo necesaria una estrategia defensiva propia. El primer jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe, Wever —que había actuado en el ejército y en 1936 murió en un accidente de aviación—, era el exponente de estas ideas por ser el Dohuet o el Rougeron alemán. En concordancia con la opinión de Hitler y Goering, colocó el centro de gravedad, desde el nacimiento de la Luftwaffe, sobre el arma de bombardeo. Los cazas desempeñaron de antemano un papel secundario. En cierta sentido se los toleraba como un mal necesario, una concesión forzosa a la impopular estrategia defensiva. La idea estratégica dominante en Alemania era la ofensiva, en consecuencia, lo que la Luftwaffe necesitaba era ante todo bombarderos. Si tales bombarderos contrariamente no lograron la necesaria superioridad aérea mediante la aplicación de la receta de Dohuet —destrucción por sorpresa del potencial aéreo enemigo en tierra— sería por lo tanto forzosamente necesario realizar los bombardeos aéreos bajo escolta de cazas. Pero esto era considerado únicamente como una caso poco probable e indeseable, pues de

producirse, significaría una reducción adicional del radio de acción —ya de suyo no muy convincente— de los bombarderos, y despojaría a estos de su carácter de instrumento estratégico decisivo.

Bajo tales condiciones no puede sorprender que como consta en los documentos del Cuartel Maestre: de los 1491 aviones de guerra producidos en 1939 solo 449, o sea aproximadamente la tercera parte, fueron aviones de caza; en 1940 esta relación fue aún más desfavorable para los de caza, pues de los 6618 aviones de guerra producidos solo una cuarta parte o sea 1693 fueron aparatos de caza. Nuestra arma estuvo relegada a un segundo término, no solo en lo que respecta al material, si no también en el aspecto del personal. El núcleo de personal que Goering disponía en 1933 para la organización de la Luftwaffe, se reducía a unos 300 pilotos de caza y un número reducido de tripulantes de observación procedentes de la primera Guerra Mundial o instruidos en el ínterin en forma secreta. Este reducido grupo tuvo que proporcionar los primeros pilotos para el arma de bombardeo. Cuando luego fueron formadas las unidades de Stukas, el potencial humano de caza sufrió un nuevo drenaje. A partir de 1938 Goering organizó las unidades de caza bimotores que, equipados con Me-110, debían poseer un mayor radio de acción táctico y convertirse en la «élite de la caza de la Luftwaffe», con capacidad para contribuir al logro de la superioridad aérea operando sobre la profundidad del territorio enemigo, y así nuevamente los mejores pilotos fueron substraídos al arma.

Indecisión de la técnica

Deseo anticipar aquí, en un breve esbozo, las

consecuencias que esta evolución causó en el ulterior curso de la guerra. El avión de caza bimotor fue producto de una imperfección reconocida acertadamente, del Me-109: su escaso radio de acción. Pero hubiera sido más acertado concentrar todos los esfuerzos hacia la eliminación de ese defecto, el mejoramiento del Me-109 y el diseño de nuevos tipos de cazas monomotores, en vez de crear otra arma completamente nueva, que en el marco de los reducidos recursos industriales y humanos, hubieron de gravitar en desmedro de los cazas; además el caza bimotor constituyó una solución deficiente de una idea operativa en sí correcta. El Me-110 no era, pues, una solución al problema. Sus *performances* eran inferiores a las de todos los aviones de caza contemporáneos. Su velocidad de 460 km/h por ejemplo, se halla cien kilómetros por debajo de la del Spitfire. A esto se agregaban todas las desventajas que ofrece un avión grande y pesado en el combate aéreo: poca maniobrabilidad, inercia en las aceleraciones, mayor superficie de blanco, y avistaje a mayor distancia. Todo esto fue comprobado en forma inequívoca en la Batalla de Inglaterra, según relataré en detalle, más adelante.

Los Stukas Ju-87, cuyo valor, especialmente en operaciones de apoyo a las fuerzas terrestres, como las que se realizaron en el Frente Oriental, nadie querrá poner en duda, también fueron un fracaso completo en la Batalla de Inglaterra. Su precisión en el bombardeo y poder destructivo de las bombas fueron sobrestimadas considerablemente. En breve tiempo se evidenció que era muy útiles para atacar blancos, puntos sensibles al bombardeo, como buques, empalmes ferroviarios, puentes, industrias eléctricas y otros similares, pero que para lograr mayores y duraderos efectos, resultaba más adecuado el bombardeo de saturación realizado por formaciones cerradas en vuelo horizontal a

gran altura. Desde el punto de vista defensivo existía además la grave desventaja de que los aviones en picado durante los ataques debían romper su formación y lanzarse en picado individualmente dentro del alcance de la defensa antiaérea, ofreciendo de esta manera blancos fáciles a la artillería y a los cazas enemigos. Por estos motivos, a los que se agregaba su increíble poca velocidad, los Stukas sufrieron, durante la Batalla de Inglaterra pérdidas catastróficas, que determinaron su retirada de aquellas operaciones. También me referiré a esta cuestión detalladamente en los capítulos siguientes.

Un análisis de los tipos de aviones producidos por la industria aeronáutica alemana, pone en evidencia la condición secundarla a que fue relegada la aviación de caza. En los años 1935-36 los diseñadores habían logrado con el Do-17 y el He-111 bombarderos bimotores de excelentes *performances*, que incluso superaban en velocidad a los tipos de caza Ar-65, Ar-68 y He-51. Ya de antemano la dirección alemana tendía a relegar al arma de caza a un papel subordinado y este criterio se confirmaba al efectuar una comparación de resultados de los aviones de dotación en esa época. En efecto, ¿qué utilidad podía tener la protección de caza para los bombarderos, si las máquinas de escolta ni siquiera alcanzaban la velocidad de las que debían defender? La aviación de caza simplemente no cabía en el marco de una Luftwaffe estratégica. Se pretendía asignarle tareas tales como la defensa aérea local, el logro de la superioridad aérea en las zonas de operaciones del Ejército y, en caso de necesidad, tareas de apoyo a fuerzas terrestres en colaboración con la aviación de ataque. No se la incluía en la fuerza aérea estratégica, y se le asignaba una tarea puramente táctica. No obstante cuando durante la Batalla de Inglaterra, se le asignó al arma de caza responsabilidades en un marco

estratégico, se comprobó con asombro que no era capaz de cumplirlas y se afirmó que había «fracasado».

Deseo evitar todo malentendido, no estoy interesado en acusar, condenar ni defender a nadie. Únicamente deseo describir los antecedentes que influyeron en el desarrollo de una de las operaciones más importantes de la guerra; muchos la consideran como decisiva. Me propongo hacerlo desde el punto de vista de un aviador de caza que, amando a su arma, le atribuye una importancia máxima y decisiva, sobre la base de sus experiencias prácticas de aquel entonces y posteriores; y colocándose para hacer tal descripción en el nivel superior de conducción de la guerra aérea. Las opiniones que formulo, por otra parte, no son tan exclusivas hoy en día como en aquella época. Mi anhelo de abandonar el arma de ataque y volver a la de caza, según lo he relatado en los capítulos anteriores, posiblemente parezca más comprensible al emitir mi opinión a este respecto. No se trataba de un capricho ni meramente de la pasión aeronáutica que exigía satisfacción. Nacía de que el concepto, al principio aún nebuloso, pero luego cada vez más claro, de la misión desempeñada por el caza en el dominio de la tercera dimensión —desde la que se deciden las guerras— es muy importante, por no decir decisiva. Así como Ernst Luenger, en su condición de combatiente individual o jefe de pelotón de asalto en las terribles batallas de material de la primera Guerra Mundial, se opuso, en su literatura, al predominio de la materia, calificando como decisivo al valor combativo de cada individuo; también el piloto de caza, que tiene en sus manos uno de los productos más perfectos y complicados de la técnica bélica moderna, constituye, en medio de nuestra época de tecnicismo en masa, el más puro y legítimo tipo del combatiente individual.

El soldado de nuestro tiempo, bajo el imperio de la época, se convierte obligadamente, y cada vez más en una especie de «funcionario» de la técnica bélica moderna. El caza, conducido desde tierra, algún día perseguirá con múltiple velocidad supersónica a un bombardero atómico por los límites de la estratosfera y por centenares de kilómetros. Pero la técnica no llegará a constituir el medio bélico absoluto ¡solo un espíritu ofensivo que aliente el corazón del combatiente guiando al éxito el arma de caza técnicamente más perfecta!

Ese era el «espíritu» que animaba a los pilotos de caza alemanes de aquel tiempo. La realidad del empleo del arma de caza fue en cambio muy diferente. Nos sentíamos como hijastros de la Luftwaffe y efectivamente lo éramos. Esto podrá parecer inexplicable, ya que los conductores de la Luftwaffe eran precisamente algunos de los más prominentes pilotos de caza de la primera Guerra Mundial. ¿No habría sido natural que otorgaran preferencia a su propia arma? Sucedió en cambio lo contrario. No solo, como ya he explicado, no habían sabido mantenerse dentro del ritmo del progreso técnico, y seguían sujetos a conceptos anticuados, sino que posiblemente también haya influido en su ánimo un problema propio de la actuación simultánea de dos generaciones; también posiblemente se haya agregado un problema propio. *Poca claridad en las concepciones estratégicas*.

El primer año de la guerra confirmó hasta cierto punto el criterio de la dirección alemana, de que el arma de caza constituía «una fuerza poco importante». Tanto en Polonia como en Francia, la fuerza aérea adversaria había sido aniquilada en su mayor parte en tierra, y no en combates aéreos. Pero mientras tanto había surgido otra convicción: que la Luftwaffe no tendría una partida fácil de ganar frente

a la R. A. F. En las primeras fases de la Batalla de Inglaterra, como anteriormente en los combates aéreos sobre Francia, se había demostrado que los ingleses disponían de una arma de caza numéricamente fuerte, conducida con acierto por la ventaja obtenida en materia de radar, y ante todo excelente en la calidad y el espíritu de su personal. Ya en la segunda fase de la Batalla de Inglaterra se asignó a la caza alemana una tarea que sobrepasaba ampliamente el concepto que de su empleo existía en la Luftwaffe. Se le señaló la misión de neutralizar a los cazas británicos por medio de grandes combates aéreos, a fin de obtener una superioridad aérea adecuada para asegurar el posterior empleo de los bombarderos en masa.

No quiero determinar a cuál de los tres propósitos estratégicos obedecía la tarea de luchar por la superioridad aérea: al bloqueo total de las islas, a la invasión o a la conquista de Inglaterra, según la teoría de Dohuet. Y hasta debo poner en duda, que la dirección alemana haya tenido un concepto preciso sobre el particular, pues durante el desarrollo de la Batalla contra Inglaterra el propósito de las operaciones fue cambiado repetidamente.

Tales procedimientos no son adecuados para lograr el éxito en una operación, y en realidad tampoco estaban en armonía con la mentalidad del militar alemán. A la pregunta acerca de los motivos de tal indecisión, únicamente puedo responder que la dirección suprema no había llegado a fijar con exactitud los objetivos para la ulterior prosecución de la guerra… La mirada de Hitler continuaba dirigida hacia el Este y la lucha contra Gran Bretaña no era para él más que un mal ineludible que tenía que afrontar, ¡sin saber exactamente en qué forma había de hacerlo!

En las esferas de la dirección alemana se hacían escuchar numerosas voces que se oponían al ataque a las islas

británicas en razón de que, según su opinión, porque una defensa por tiempo indeterminado del continente europeo, incluyendo a Gran Bretaña, contra el poderío aéreo y naval anglo-americano sería imposible.

Otro punto de vista respetable señalaba que la defensiva aérea en ciernes contra Gran Bretaña revelaría al adversario las limitaciones y los puntos débiles de la Luftwaffe, y que con ello se perdería el triunfo político-militar que Alemania tenía en sus manos.

En lugar de arrojar los naipes abiertamente sobre el tapete, quizá hubiera sido preferible continuar hostilizando a Gran Bretaña únicamente en su periferia y privarle en cambio de una de sus más importantes y vitales comunicaciones marítimas, mediante la clausura del Mediterráneo en el estrecho de Gibraltar y el Canal de Suez. Una operación de tal naturaleza, dirigida sobre los puntos débiles del enemigo, hubiera logrado éxito sin revelar las limitaciones de la Luftwaffe, y además hubiera sido de gran influencia sobre el ulterior curso de la contienda.

Hitler decidió otra cosa, y su resolución fue apoyada principalmente por Goering, quien invariablemente oponía a los reparos de determinados jefes o partes de la *Wehrmacht* a tal o cual Plan de Operaciones, su argumento clásico: «Entonces, yo me encargaré de realizarlo con mi Luftwaffe».

Fue así que, en pleno verano del año 1940, los efectivos de las Flotas Aéreas 2 y 3 se reunieron y aprestaron en la zona del Canal. Mi grupo, el III del Regimiento de Caza 26, se instaló en un aeródromo de campaña, en las cercanías de Guînes. El mando de nuestro regimiento lo ejercía el mayor Handrick, y estaba subordinado al Mando de Caza 2 del Coronel von Doering. Este mando, pertenecía a su vez al II Cuerpo Aéreo (General Loerzer), dependiente de la Flota Aérea 2 (Mariscal Kesselring). Las unidades de la Flota

Aérea (Mariscal Sperrle) estaban reunidas en la zona de Cherburgo y El Havre. Nuestra concentración en la costa del Canal se efectuó, contrariamente a nuestras previsiones, sin ninguna oposición de la fuerza aérea enemiga. Este parecía reservar sus fuerzas para la defensa.

Con esta concentración finalizó el 24 de julio de 1940, la primera fase de la Batalla de Inglaterra. Las operaciones desarrolladas hasta entonces, se habían dirigido contra la marina de guerra y el tráfico marítimo del enemigo. Desde el comienzo de la guerra, y partiendo de aeródromos del noroeste de Alemania y luego de su ocupación especialmente de Noruega, se habían estado realizando ataques de bombarderos aislados, sin escoltas de cazas, contra unidades navales británicas ancladas en puertos del norte de Inglaterra. El bombardero en picado Ju-88 era particularmente apto para operaciones de esta índole, pero no estaba disponible en cantidad suficiente, y consiguientemente los éxitos fueron de naturaleza limitada. El supuesto hundimiento del portaaviones «Ark Roval», que el mundo acogió como sensación de primer orden, se reveló posteriormente —por desgracia después de su considerable explotación propagandística— como un error, causado por un informe mal interpretado. A su vez, el acorazado «Repulse», que se hallaba en dique seco, no fue atacado a causa de una expresa orden de Hitler, quien entonces aún quería impedir a todo trance que cayera una sola bomba sobre territorio británico. Los ataques aéreos contra Gran Bretaña debían circunscribirse exclusivamente a blancos militares y navales. Mientras tanto, mediante una intensa actividad de exploración aérea, fueron reunidas las informaciones para la confección de una carpeta de objetivos de las islas.

Con el comienzo de la campaña occidental, los ataques

de la Luftwaffe fueron extendidos a la navegación mercante británica, a fin de cortar al adversario sus comunicaciones vitales de ultramar. Los bombardeos realizados sobre la navegación, que aportaba los abastecimientos, principalmente sobre la costa oriental de Gran Bretaña, así como el minado de los puertos, no causaron efectos duraderos, pues fueron realizados por fuerzas insuficientes, ya que el grueso de la Luftwaffe estaba empeñado en la campaña de Francia.

Poco entusiasmo por la Operación «León Marino»

Terminada esta victoriosamente, se prepararon los primeros planes, tímidamente concebidos, para una invasión de Inglaterra, la llamada «Operación León Marino». Estos proyectos fueron considerados en forma dilatoria, mientras no se conocía aún la reacción de Gran Bretaña ante el último ofrecimiento de paz de Hitler, hecho el 19 de julio de 1940. Y aun cuando ya no subsistieron dudas al respecto, el Führer continuó demostrando un escaso interés por la operación.

El ejército que realizaría la ocupación de las islas, había requerido de la marina de guerra el tonelaje de barcos necesario para efectuar los transportes de tropas para el desembarco y el abastecimiento. La marina requirió a su vez de la Luftwaffe la protección de la flota de invasión en su reunión previa, contra ataques aéreos, como así también el establecimiento de una pantalla aérea durante la operación misma; es decir, el logro de la superioridad aérea, como garantía de las operaciones de desembarco. Esto significaba que tanto el Ejército de tierra como la Marina condicionaban el éxito de aquel plan, que por diversos

motivos acogían con escepticismo, a factores que únicamente podía suministrar la Luftwaffe. Y a los múltiples reparos de los generales y almirantes se agregaron otras reflexiones estratégicas en el marco de la dirección integral de la guerra, que indujeron a Jodl a manifestar a Hitler el gran riesgo que significaba la invasión. El general Warlimont expresó al respecto a Liddell Hart que «Hitler ostensiblemente se mostraba demasiado dispuesto a aceptar tales manifestaciones contra la invasión». Según la misma fuente, el general Blumentritt definió la opinión imperante en el Ejército con las palabras: «allí se consideraba a la invasión como un simple juego de guerra hipotético». Para la Luftwaffe y especialmente para las unidades de caza, era en cambio todo menos aquello. Tenía asignada la principal responsabilidad previa a la realización de la «Operación León Marino». Esta misión perduró por formulismo, aun cuando la Batalla de Inglaterra propiamente dicha ya había terminado largo tiempo atrás. El león marino, que con el comienzo de la segunda fase de aquella operación aérea se había preparado para saltar sobre el Canal, jamás fue lanzado contra el enemigo, sino que por el contrario, el 17 de septiembre de 1940 Hitler lo llamó con un silbido; posteriormente sucumbió en los archivos de Mando Supremo en una muerte poco gloriosa.

Durante la *segunda* fase de la batalla (24 de julio al 8 de agosto de 1940), la mayor responsabilidad de las operaciones recayó sobre los cazas. En el mismo día de su comienzo se me ordenó por primera vez una incursión con mi grupo, sobre Inglaterra. En la zona focal del Támesis nos vimos envueltos en violentos combates con Spitfires que escoltaban un convoy. Me hice cargo con la escuadrilla de mi Plana Mayor de dos escuadrillas de Spitfires, a los que atacamos por sorpresa desde una altura mayor; ataqué al aparato del

extremo de la formación, logrando colocarle una larga serie de impactos, por cuyos efectos se precipitó al mar casi verticalmente, lo seguí y pude ver que, expulsando su cabina, el piloto abandonó el avión para continuar luego su caída hasta el impacto con el agua; su paracaídas no se había abierto.

Los modernos Spitfire Vickers-Supermarine, eran inferiores en velocidad a nuestros cazas monomotores en unos veinte a treinta kilómetros por hora, pero eran incuestionablemente superiores en la maniobra. En cuanto al Hawker-Hurricane, más antiguo, que en aquel tiempo aún constituía el grueso de caza inglesa, no resistía comparación en cuanto a la velocidad y capacidad de subida del Me-109. También eran netamente superiores nuestras armas de a bordo y nuestra munición. Otra ventaja se reveló en que nuestros motores, equipados con bombas de inyección en vez de carburadores, funcionaban normalmente al sufrir aceleraciones negativas durante el combate. Los cazas británicos estaban provistos de carburadores y cuando eran perseguidos intentaban ponerse a salvo ejecutando una media vuelta con inversión, mientras que nosotros podíamos seguirles entrando directamente en picado, con toda la potencia de los motores y sintiendo en nuestros «ojos salientes» los efectos de las aceleraciones.

En aquel nuestro primer encuentro tuvimos que lamentar dos bajas, aunque al mismo tiempo pudimos informar sobre tres victorias nuestras. La Royal Air Force, a este respecto —no había dudas entre nosotros— era un adversario muy serio.

Capítulo XI

LUCHA A VIDA O MUERTE

Desde entonces las unidades de caza alemanas de la costa del Canal fueron empleadas en forma continua. Dos o tres salidas diarias constituyeron lo normal y nuestra tarea, generalmente, era «caza libre sobre el sudeste de Inglaterra». Los esfuerzos psicofísicos que tales combates impusieron a los pilotos fueron considerables y también el personal de tierra y el material de vuelo fueron sometidos a pruebas extremas.

Después del despegue las formaciones se reunían sobre el continente, a una altura de 5000 a 6000 metros, y ascendían hasta llegar a la costa inglesa a 7000 u 8000 metros. En el empeño de atacar al adversario desde mayor altura —los combates se realizaban a cotas siempre crecientes—, tuve por entonces un combate a 8200 metros, pero hasta 9000 metros o más aún, solían encontrarse los cazas alemanes y británicos, dejando sus estelas de condensación.

Cruzando el canal en su parte más angosta tardábamos en llegar a la costa británica una media hora, contada desde el despegue; esto significaba que con una autonomía de 80 minutos nos restaban, para el combate propiamente dicho,

únicamente veinte minutos. Poseíamos pues un escaso radio de acción táctico, de modo que desde nuestros aeródromos en el Paso de Calais y en la península de Cotentin, podíamos operar únicamente sobre el sector del sudeste de la isla. Los círculos trazados desde aquellos emplazamientos, con un radio de acción de aproximadamente 200 kilómetros, cubrían muy escasamente la zona de Londres. Todo lo situado más allá era prácticamente inalcanzable para nosotros, y en esta circunstancia residía la debilidad más sensible de nuestra ofensiva. El radio de acción de 200 kilómetros que se había adjudicado al arma de caza era suficiente para la defensa local, pero no era adecuado para operaciones como las que ahora se pretendía desarrollar. La guerra en la tercera dimensión tiene sus leyes propias, que nace y se desarrolla con y por el instrumento que capacita al hombre para realizarla, es decir, el avión. Cuando este, durante la primera Guerra Mundial fue destinado a un fin bélico, los hombres que lo emplearon procedían del ejército, y lo colocaron al servicio de una estrategia cuyas normas apenas se habían alterado desde las batallas de Cannas y Maratón. Al igual que con otros inventos que marcaron nuevos rumbos a la técnica bélica, tales como la pólvora, el fusil con percutor y el tanque, el ejército creía haber logrado con el avión la posesión de una nueva arma, quizá particularmente importante, pero que no llegaría a introducir innovaciones fundamentales en el conjunto de los conceptos tradicionales.

Nadie imaginaba entonces que la conquista del aire por el hombre significaría también para el arte de la guerra un paso sobre terreno enteramente desconocido; que con el avión se ofrecía un elemento bélico muy superior a una simple arma auxiliar del ejército; que la guerra aérea se sustentaría en normas propias, enteramente divergente e

independiente de las reglas de dirección de la guerra en tierra y sobre el mar; y que, incluso, influiría cada vez más poderosamente en estas. Muchos no lo comprendieran aun después de haber transcurrido años de la segunda Guerra Mundial. Para la generación que creció conjuntamente con el avión estas ideas se convirtieron en conceptos naturales.

El avión ha originado la *guerra en el aire*, la guerra desde el aire y la guerra contra el aire. La *guerra en el aire* es parte esencial de la lucha por la superioridad aérea. La superioridad aérea absoluta o por lo menos con limitación de tiempo y espacio, es condición *sine qua non* para operaciones de gran envergadura, ya sea sobre tierra, en el mar o en el aire. La *guerra desde el aire* está constituida por las acciones bélicas que se dirigen en forma directa o indirecta mediante aviones o proyectiles aéreos contra blancos terrestres y marítimos. La *guerra contra el aire* reúne finalmente todos los medios de la defensa antiaérea, desde la artillería y los sistemas de defección, hasta la defensa antiaérea pasiva de la población.

Por primera vez en la historia militar del mundo habría de ser empleada en la Batalla de Inglaterra una fuerza aérea en gran escala en el campo estratégico. La guerra aérea estratégica es realizada por el bombardero; resulta extraño que las operaciones del comienzo de la Batalla de Inglaterra no fueran ejecutadas por él, sino por el arma de caza, a la que hasta entonces se había adjudicado un simple valor táctico. Se apreciaba que los regimientos de caza sobre Inglaterra atraerían a la caza británica a la zona comprendida por nuestro radio de acción, donde seria destruida o por lo menos neutralizada en grandes combates de caza. A pesar de que únicamente una pequeña parte del territorio insular se hallaba al alcance de nuestros cazas, se confiaba en obtener el dominio o por lo menos una relativa superioridad aérea

sobre la totalidad del territorio británico, dejándolo así a merced de los bombarderos alemanes.

La realidad resultó distinta; nuestra caza realizó las incursiones y se produjeron los deseados grandes combates previstos y que causaron grandes pérdidas a ambos bandos. Su prosecución, en razón de la superioridad alemana, habría conducido con cierta certeza al logro del propósito preconcebido. Pero mucho antes de que ello pudiera acontecer, los cazas británicos fueron retirados de la zona abierta por nuestro radio de acción; las unidades de la R. A. F., debilitadas en los combates, abandonaron sus aeródromos próximos a la costa; estos eran utilizados únicamente para aterrizajes de emergencia o aeródromos de abastecimiento. La fuerza de caza británica se concentró formando una barrera de defensa alrededor de Londres, en espera de nuestra ofensiva de bombarderos. Eludieron de tal manera la *guerra en el aire*, para poder respondernos con mayor energía en la *guerra desde el aire*, que lógicamente habría de continuar a aquella. Los cazas alemanes se hallaban —valga la comparación— en la situación de un perro encadenado, que pretende abalanzarse sobre su enemigo, pero imposibilitado de hacer nada contra este por estar fuera del radio al que lo reduce el largo de la atadura.

Arma nueva con leyes propias

Mientras el adversario se retraía en esa forma, nuestra misión resultaba imposible de cumplir. El calificativo de «cebo» que se daba a los pocos bombarderos y Stukas que desde entonces eran agregados a las formaciones de caza en sus incursiones era justificado, pues con la aparición de estos se hizo presente la posibilidad de una guerra llevada desde el

aire sobre Inglaterra; evitarla constituía el objetivo ulterior de la dirección británica y consiguientemente volvió a emplear sus cazas. Sin embargo, aquellas incursiones distaron mucho de alcanzar el efecto magnético que se esperaba desde el lado alemán.

Durante los primeros combates de cazas los británicos estuvieron en desventaja considerable con respecto a nosotros, pues conservaron las formaciones cerradas para combatir. Nosotros habíamos experimentado en España la formación de combate abierto, dentro del cual las secciones, escuadrillas y escuadrones volaban a grandes intervalos y escalonados en altura. Estos procedimientos ofrecían una serie de ventajas muy valiosas, pues permitía dominar un gran espacio, aliviaba la tarea del piloto individual al brindarle la posibilidad de dedicar su atención al adversario más que a conservar la propia formación, permitía la práctica de la iniciativa propia, incluso a las unidades más pequeñas, sin que ello significara emanciparse de la dirección centralizada; ofrecía menor posibilidad de ser avistada por el enemigo en relación a una formación cerrada y, ante todo, se obtenía una mayor capacidad para mantener el dominio visual del espacio. Un factor preponderante en el combate aéreo consiste en ser el primero en ver al adversario. Exactamente como en el caso del cazador que se aproxima sigilosamente a su presunta presa, sin ser advertido por ella hasta el momento de alcanzar la distancia de tiro más favorable, así también en el combate entre cazas es condición primordial del triunfo ver al enemigo lo más pronto posible, para colocarse en la posición óptima de ataque. Naturalmente los británicos lo supieron luego, tanto como nosotros; al poco tiempo reconocieron la superioridad de nuestra formación de combate y modificaron sus procedimientos. Como primer paso, introdujeron sus

«Charlies», dos observadores colocados fuera de la propia formación, hacia atrás, arriba y al costado, y que nosotros denominábamos «Ojos de madera»; estos volaban aislados y describían trayectorias sinuosas mientras la formación volaba rectamente.

Los británicos finalmente adoptaron por completo nuestra formación de combate, la que posteriormente se impuso en todo el mundo, y hasta hoy continúa invariable en lo esencial; Werner Moelders tuvo un papel preponderante en su desarrollo.

Nuestros adversarios británicos poseyeron desde el comienzo una ventaja extraordinaria y que durante el transcurso de la guerra nos fue imposible compensar: su sistema de vigilancia y control basado en el radar para la conducción de la caza. Constituyó para nosotros y para nuestro mando una sorpresa muy amarga, al comprobar que Gran Bretaña disponía de un sistema tal, muy denso y evidentemente llevado a la perfección dentro de las condiciones técnicas entonces existentes, que facilitaba al mando de caza británico (Fighter Command) excelente información para la dirección de las operaciones. De tal forma, los cazas británicos eran conducidos y guiados desde el despegue hasta prácticamente alcanzar sus posiciones de ataque contra las formaciones alemanas.

Nosotros no disponíamos de dirección semejante. El enemigo nos superó notablemente en utilización de la técnica electrónica, hecho que por cierto no significa que la ciencia y la técnica británica fueran superiores a las nuestras. Por el contrario, fueron los alemanes quienes registraron durante la segunda Guerra Mundial el primer éxito utilizando radar. La Roval Air Force, el 4 de septiembre de 1939, vale decir, al día siguiente a la declaración de la guerra por Gran Bretaña, ya había intentado infructuosamente

atacar a Wilhelmshaven; el 18 de diciembre del mismo año, otra formación llegó hasta la Bahía alemana con la misma intención. La formación fue detectada por el radar «Freya», aún en estado experimental, con anticipación suficiente para que los cazas alemanes y bimotores aniquilaran casi por completo a los incursores, que volaban sin escolta, frustrando así la acción proyectada. Después de este triunfo alemán, posibilitado por el radar, los bombarderos enemigos no volvieron a volar de día sobre Alemania sin escolta de cazas.

No podía pedirse una prueba más concluyente de la eficacia de la técnica electrónica en el marco de la defensa aérea. No obstante, la dirección alemana, dominada por la idea de la ofensiva, no le atribuyó su verdadero significado, pues consideraba absurda la posibilidad de una ofensiva aérea aliada contra el territorio del Reich. Se redujo bajo esta impresión a emplazar a lo largo de la costa alemana, y posteriormente también de la holandesa, belga y francesa, unos pocos radares Freya, con alcance de detección de alrededor de 120 kilómetros y que no aportaban el dato de altura.

El alto mando británico, en cambio, se había dedicado con desesperada intensidad al desarrollo y perfeccionamiento de ese medio defensivo, bajo el incentivo de la amenaza mortal que para Gran Bretaña implicaba la victoria alemana en Francia, y que nadie describió con mayor acierto que Winston Churchill en sus memorias. Los éxitos británicos fueron considerables. Nuestras formaciones eran detectadas ya desde su reunión, por el ojo del radar, que luego las mantenía señalando en todo momento. Nuestros movimientos se proyectaban sobre las cartas de situación aérea de las centrales de dirección de los cazas británicos, y en razón a las cuales el Fighter Command estaba capacitado

para empeñar sus fuerzas en el momento y lugar más oportuno.

Para llegar al combate, nosotros dependíamos de nuestros propios ojos, mientras el enemigo podía confiar en el ojo del radar, más seguro y de un alcance varias veces mayor. Cuando entrábamos en contacto con ellos, nuestras órdenes de operaciones ya tenían tres horas de retraso. Las órdenes de los pilotos británicos, en cambio, habían sido concebidas pocos segundos antes, es decir, mediaba solo el escaso tiempo transcurrido entre la detección de la última posición por el radar, la apreciación y la emisión de la orden correspondiente por la central de intercepción a las unidades en vuelo.

Ventajas de la defensa

Otra ventaja extraordinaria de que disfrutaban los británicos, residía en que nuestros ataques —particularmente los de los bombarderos— debían dirigirse forzosamente contra el centro de gravedad de la defensa enemiga. No teníamos la posibilidad de buscar partes «blandas» en la defensa adversaria, ni de cambiar las rutas de las incursiones o asestar golpes de sorpresa, según las conveniencias del momento, desde esta o aquella dirección, como posteriormente hicieron los aliados en sus ataques aéreos contra el Reich; solo podíamos atacar frontalmente a la defensa que estaba muy bien organizada y ejercida con decisión.

Por otra parte, la Royal Air Force luchaba sobre territorio propio, y por lo tanto sus pilotos derribados, que lograban ponerse a salvo con paracaídas, podían ser restituidos al combate en poco tiempo mientras que los

nuestros eran hechos prisioneros. Los aviones ingleses averiados, en la mayoría de los casos conseguían regresar a sus aeródromos o efectuar aterrizajes de emergencia; nosotros, en cambio, con harta frecuencia sufríamos pérdidas totales por un simple defecto del motor o falta de combustible.

Ejerció también una poderosa influencia la moral y el espíritu combativo del pueblo británico. La extrema gravedad de la situación parecía haber despertado todo el vigor de aquella raza dura y consciente de su historia, energías que una dirección consciente las concentró sobre un solo objetivo: ¡rechazar el ataque alemán a toda costa!

Fue así como ya en las primeras semanas de la ofensiva se evidenció que, a pesar de nuestra ventaja en cantidad de derribos, no llegaríamos a lograr el objetivo asignado, es decir, la conquista de una superioridad aérea adecuada. El mando alemán, que de por sí no veía muy claro sus propios objetivos, comenzó a dar muestras de inseguridad. Se ordenó efectuar ataques rasantes a los aeródromos, operación difícil y que costó muchas pérdidas. Los aeródromos enemigos estaban defendidos por nutridas baterías de calibre liviano y mediano. Conocimos entonces un nuevo medio de defensa: cohetes que lanzados verticalmente dejaban caer cables que descendían con paracaídas y que protegían con eficacia la zona de los aeródromos de los ataques rasantes. Finalmente, los aviones británicos estaban enmascarados a la perfección y dispersos por el campo, de modo que el número de aparatos destruidos no estaba en proporción con la magnitud del esfuerzo realizado.

Mientras tanto, los cazas continuábamos escoltando formaciones de bombarderos y Stukas en operaciones contra blancos marítimos, especialmente convoyes, pues también

debía aprovecharse toda oportunidad para atacar las vías de abastecimiento de Inglaterra, tarea para la cual la reducida velocidad del Ju-87 se evidenció como una gran desventaja. A causa de su carga de bomba externa, en el vuelo de ida alcanzaba apenas una velocidad de 250 kilómetros por hora, y que con esta carga su techo operativo se limitaba a un nivel de 3500 a 5000 metros. Los Stukas, por supuesto, atraían a los Spitfires y Hurricanes como la miel a las moscas. La escolta de caza necesaria para incursiones de esta índole era considerable, como así también las dificultades que se producían en su ejecución. Los británicos no tardaron en advertir que los Stukas, una vez que se separaban de su formación para lanzarse sobre sus blancos, carecían prácticamente de protección hasta el momento de su reunión posterior al ataque. Durante las operaciones mismas hicimos gran número de experiencias para eliminar este inconveniente, pero acompañar a los Stukas en su picado era, a causa de la diferencia de velocidad y a la falta de frenos de picado en nuestros cazas, tarea tan imposible como la distribución de cazas de escolta a alturas intermedias entre la aproximación y la restablecida de los Stukas; así fue como las pérdidas de Ju-87 aumentaron de incursión en incursión. En consecuencia, se nos hizo responsables, a los cazas, de las grandes perdidas.

El Stuka era considerado como el huevo de Colón del Comando en Jefe de la Luftwaffe; sin embargo, no había sido incubado en el nido del águila imperial, pues Udet y otros expertos habían traído la idea del Nuevo Mundo. Pequeño, liviano, ágil y adecuado para el ataque a blancos pequeños, el bombardero en picado había sido desarrollado por los Estados Unidos como avión de portaaviones. En Alemania se acogió esta idea con entusiasmo, tanto mayor cuanto que prometía grandes éxitos con un gasto mínimo de

material y fuerzas. A partir de esta época, la doctrina para el empleo de los bombarderos tuvo su base en la idea de realizar ataques de precisión a blancos puntos con lanzamiento individual, en contraposición de los ataques en formación con lanzamiento en masa a blancos zona. Se perseguían efectos máximos consumiendo el mínimo de material. Esta exigencia se volvió imperiosa por la disponibilidad de materias primas, para el caso de que Alemania tuviese que afrontar una guerra prolongada. El jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe, general mayor Jeschonneek, era un paladín apasionado de este concepto y en la primavera de 1939 expresó ante su Estado Mayor: «Debemos economizar, no tanto en dinero como en material».

Únicamente el bombardero en picado parecía capacitado para solucionar el problema. Surgió el Ju-87, que contribuyó ampliamente a las victorias relámpago sobre Polonia y Francia, países que carecían de una defensa aérea eficiente. Posteriormente y hasta el fin de la guerra demostró muchas veces más su valor en operaciones de apoyo al Ejército —especialmente en el combate contra fuerzas blindadas—, pero en la Batalla de Inglaterra no respondió a las esperanzas depositadas en él.

El Stuka, «huevo de Colón»

No obstante, el mando alemán no renunció a la idea del bombardero en picado. A pesar de que se demostraron claramente las limitaciones del Stuka en la Batalla de Inglaterra, la responsabilidad de las sensibles pérdidas sufridas recayó sobre los cazas de escolta. Estos —se afirmaba— habían fracasado, y no los autores de la

planificación, que mientras tanto habían relegado la construcción de bombarderos medianos y pesados en favor de los bombarderos en picado. Se procedió no solo al desarrollo del bombardero en picado bimotor, el Ju-88 y el Do-217, sino que todos los tipos de bombarderos, incluso el cuatrimotor He-177 debían poseer esta característica, es decir, tener el correspondiente factor de seguridad, estar equipado con frenos de picado y dispositivo de restablecimiento automático, para bombarderos en picado, etc. Semejante tozudez —no cuadra otra expresión para definirla— obstaculizó de manera decisiva el desarrollo y la construcción en serie de bombardeos de largo alcance. El conocido experto aeronáutico norteamericano Alexander P. de Seversky, agrega a su comprobación de que a comienzos de la guerra cuatrimotores alemanes «que operaban 800 kilómetros al oeste de Irlanda causaron mas de la mitad de nuestras pérdidas de buques mercantes en el Atlántico Norte», la observación de que «afortunadamente Hitler se dejó disuadir de la idea del bombardero de gran alcance». A estas palabras de Seversky habría que agregar que simultáneamente el Führer se entusiasmó con la idea de los Stukas como instrumento estratégico, y esta idea habría de ser materializada por el He-177, tema al que me referiré más adelante.

La subsiguiente tercera fase de la Batalla de Inglaterra, que dio comienzo el 8 de agosto, tenía varios propósitos. Después de que el arma de caza por sí sola hubo brindado a Alemania la superioridad aérea, los bombarderos recibieron la tarea de atacar los aeródromos de caza y las fábricas de aviones y motores. Mientras se realizaron ataques a los puertos de Portsmouth y Portland, y a numerosos objetivos materiales de la costa oriental de Inglaterra y Escocia, también, simultáneamente, prosiguieron los ataques al

tráfico marítimo y las operaciones de caza libre.

Los ataques a los aeródromos de caza no rindieron los efectos esperados, pues solo por casualidad las unidades aéreas se encontraban en tierra en el instante del ataque a sus aeródromos, y además la cantidad de bombas arrojadas por objetivo material era totalmente insuficiente. Las pistas de aterrizaje y las edificaciones por lo general sufrían únicamente daños leves, que con harta frecuencia eran susceptibles de ser reparados en el breve plazo de una noche. En el Estado Mayor de la Luftwaffe, sin embargo, el oficial que estaba encargado de la carta de situación recibía con una mano los partes de las unidades de bombarderos o Stukas y con la otra tachaba con un grueso lápiz rojo las escuadrillas enemigas atacadas. Ya no existían, por lo menos en el papel. También fue exagerado el número de derribos que se atribuyeron los cazas, lo que fue común en ambos bandos cuando se realizaban grandes combates aéreos. De tal modo que llegó un momento en el cual, según los cálculos de Berlín, ya no podía existir un solo caza británico, mientras que en realidad los cazas alemanes, si bien habíamos logrado una cierta superioridad aérea, nos hallábamos aún muy distantes del dominio aéreo. Uno de los motivos más decisivos para ello fue el escaso radio de acción del Me-109, que forzosamente limitó también el radio de acción de los bombarderos cuando penetraban las zonas defendidas por los cazas británicos. El uso de tanques de combustible adicionales desprendibles que ya habíamos puesto a prueba en España y que posteriormente fueron adoptados por ambos bandos, hubiera sido decisivo al aumentar nuestro radio de acción en unos 200 ó 300 kilómetros. Sin embargo, día a día tuvimos que chocar con las defensas británicas, y penetrarlas con grandes pérdidas, sin que con ello llegáramos a acercarnos mayormente al objetivo asignado.

La ausencia de éxitos tangibles; la variación de objetivos cuya determinación no revelaba la existencia de planes claramente concebidos; la evidencia de errores en la apreciación de la situación por el mando, y finalmente los constantes e injustificados reproches, eran indudablemente los factores más desmoralizadores para nosotros, los pilotos de caza, ya de por sí expuestos a la ininterrumpida tensión psicofísica que nos demandaba nuestra tarea. Criticábamos al Alto Mando, a los bombarderos, a los Stukas, a los cazas bimotores y también a nosotros mismos. Veíamos desaparecer a un camarada tras otro, viejos y eficientes compañeros de tantos combates. No transcurría día en el cual no quedara vacante un lugar en la mesa, luego otros los reemplazaban y nos acostumbrábamos a ellos, hasta que tampoco regresaban de la lucha sobre Inglaterra.

En aquellos días me reunía frecuentemente con Wilhelm, uno de mis hermanos menores, quien también estaba destinado en el Canal como ayudante de una unidad de artillería antiaérea. El más joven de los cuatro hermanos, Paul, estaba entonces en plena instrucción de caza; el mayor, Fritz, acariciaba la idea de pasar de la artillería antiaérea a la aviación, y también Wilhelm se decidió por lo mismo en breve tiempo, de modo que los cuatro terminamos por ser pilotos de caza y temporalmente actuamos juntos en el mismo regimiento. Por aquel tiempo conversé con entera franqueza con Wilhelm, respecto a mi oportunidad de sobrevivir a la batalla; era cuestión de calcular con los dedos a quién de nosotros le tocaría la próxima vez. La lógica del cálculo de probabilidades nos decía a todos que, una vez cumplido cierto número de incursiones, el reloj se detenía; a algunos la hora les llegaba al poco tiempo, a otros más tarde.

Mientras tanto las recriminaciones que nos llegaban desde arriba se volvían cada vez más insoportables;

estábamos bajo la impresión de que hiciéramos lo que hiciéramos, seríamos los culpables de todo fracaso.

La escolta de los bombarderos presentaba numerosos problemas, cuya solución teníamos que encontrar únicamente durante el desarrollo de las operaciones. Los camaradas de aquella arma, como ya había sucedido en España, preferían la «escolta directa cerrada», en la cual la formación de bombarderos es prácticamente envuelta y en forma continua por secciones de caza que vuelan en zigzag. Es comprensible que la cercanía y la percepción visual de esa protección proporcionaba a los bombarderos la máxima impresión de seguridad, pero esta solo es aparente, dado que el caza únicamente puede cumplir una tarea defensiva de tal clase, obedeciendo a la naturaleza ofensiva de su arma. Jamás debe esperar el ataque enemigo, pues si lo hace pierde la iniciativa. El caza debe buscar al enemigo en el aire, encontrarlo y derribarlo. El bombardero, en cambio debe eludir el combate o a lo sumo mantenerse en este defensivamente, pues de lo contrario no puede desarrollar su función propiamente dicha: hacer la guerra *desde el aire*. Son tan fundamentalmente divergentes, que naturalmente chocaron en la cooperación en lo relativo a la forma de proveer la escolta de cazas. Ciertas palabras con las que Manfred Von Richthofen precisó durante la primera Guerra Mundial la tarea de los cazas, interpreta plenamente nuestros sentimientos y con pequeños cambios aún hoy son valederas: «Los pilotos de caza deben estar en condiciones de vagabundear a su gusto por el espacio que se les asigne. Si advierten un adversario, deben atacarlo y derribarlo. Todo lo demás son tonterías».

Problemas de escolta

Según nuestras ideas, preferíamos la escolta indirecta realizada en forma de caza libre, y que brindaba a los bombarderos si no un sentimiento de seguridad inmediata, en realidad el máximo alivio y protección efectiva. Una solución intermedia entre ambos conceptos lo constituyó la llamada «escolta directa abierta», en la cual se volaba a la vista de los bombarderos, pero se permitía a las escuadrillas atacar a cazas enemigos que pretendieran acercarse a la formación. También se efectuaba el «recibimiento por caza»: escuadrones o grupos eran enviados hasta la ribera opuesta del Canal, al encuentro de las formaciones de bombarderos que regresaban de Inglaterra, muchas veces dispersas y maltrechas, para defenderlas contra los cazas enemigos que las perseguían. Finalmente, el servicio de búsqueda y salvamento sobre el mar era efectuado por hidroaviones y lanchas bajo protección de caza, para el rescate de las tripulaciones que tuvieran que amarar en el Canal o lanzarse con paracaídas. Este servicio fue una verdadera bendición y sacó incluso de dentro de la zona focal a numerosos pilotos alemanes y británicos de aquel elemento para ellos extraño y antipático. Muchos de nosotros cumplimos en el Canal proezas de natación que nada tienen que envidiar a las de los deportistas que de tiempo en tiempo lo cruzan a fuerza de brazadas.

Para mí fue materia de extraordinario interés comprobar después de la guerra, en conversaciones con pilotos británicos y norteamericanos, que los adversarios tropezaron con los mismos problemas en cuanto a los sistemas de escolta. Cuanto nosotros experimentamos en el año 1940, lo sufrieron ellos en 1943-45 y casi exactamente en la misma forma, durante sus grandes ataques diurnos al territorio del Reich. Los puntos de vista que en las discusiones respectivas

hacían valer los cazas y los bombarderos británicos, eran los mismos que anteriormente habían expuesto los alemanes.

Las tareas de escolta en realidad debieran haber sido cumplidas por los cazas bimotores (Me-110), arma que precisamente había sido creada para el desarrollo de operaciones en las que el radio de acción de los cazas monomotores era insuficiente. Sin embargo, al breve tiempo se comprobó que los Me-110 se prestaban para esta tarea menos aún que los Me-109. En numerosas oportunidades no pudieron defenderse contra los cazas enemigos sino mediante la formación del círculo de defensa, dentro del cual debían retirarse paulatinamente o ser rescatados por nuestros cazas. Llegó un momento en el cual tuvimos que cumplir tareas de escolta también para los cazas bimotores de escolta, operación que en sí carecía totalmente de sentido. En tales condiciones hubiese sido mejor retirar entonces el Me-110 de combate, grave decisión que se demoró en adoptar y a la que por fin se arribó mucho más tarde, tras cuantiosas pérdidas.

Al cabo de un mes de la batalla, la situación general y consiguientemente nuestro estado de ánimo, distaban mucho de ser optimistas. Por entonces fui llamado al Cuartel General de Goering, para una reunión de Jefes, en Karinhall. Volé a Berlín y me dirigí en automóvil a la residencia del Mariscal del Reich situada en medio del más hermoso paisaje de Brandeburgo. Alemania ofrecía aún un aspecto de profunda paz; la guerra apenas había influido sobre la vida diaria del país; quien no había sido llamado a las armas ganaba bien. Las esposas de los soldados recibían generosos subsidios. El dinero rodaba por doquier. Los teatros, cinematógrafos y otros lugares de esparcimiento estaban repletos. No, hasta entonces, la guerra ni siquiera había arañado la periferia exterior de la vida nacional

alemana. ¿Debía interpretarse esto como una señal buena o nefasta? Por mi parte no fue precisamente un sentimiento de satisfacción el que experimenté al contemplar la despreocupación de la gente y su remota idea de los sucesos bélicos. Procedía del centro de una batalla en la que se jugaba con la vida y la muerte y cuyo peso principal lo había soportado la aviación de caza.

Por supuesto no poseíamos un conocimiento completo de los entreactos de la guerra, pero vislumbrábamos ya, con bastante certeza, que aquella lucha que librábamos en el Canal era de significación decisiva para la prosecución y el desenlace de la contienda. Teníamos la sensación de que soportar esta hasta un fin victorioso demandaría un enorme esfuerzo, y considerábamos sobrenaturales nuestras energías. Esta segunda Guerra Mundial me parecía un coloso que se balanceara como una pirámide invertida, sobre un solo punto, indecisa acerca del lado hacia el cual habría de inclinarse. Y aquel punto, sobre el que descansaba en aquel momento todo el peso de la guerra, estaba constituido por unos pocos centenares de cazas alemanes allí en las costas del Canal. ¿No era, en efecto, su cuantía numérica del tamaño deleznable de un simple punto, si se la comparaba con los millones de hombres que en Alemania estaban bajo las armas? Los sentimientos frecuentemente no responden a la lógica. Naturalmente, las Divisiones del ejército, que vivían en los países ocupados o en los acantonamientos metropolitanos una vida semejante a la de tiempo de paz, no podían apoyarnos en nuestra lucha contra la Royal Air Force, como tampoco lo podían las multitudes alegres, confiadas, entregadas a las diversiones, y que se apretujaban en la Avenida Kurfürstendamm de Berlín. No obstante, el contraste resultante me agobió profundamente.

Jefes más jóvenes

El ambiente que reinaba en los Comandos de Berlín, por el contrario, nada tenía de deprimente. En aquella atmósfera distinguida y acogedora de Karinhall, entre generales y jefes comprensivos y dispuestos a ayudar, se sentía uno totalmente fuera de lugar con sus pequeñas preocupaciones y reparos. Después de asistir a una exposición sobre la situación, Goering nos invitó a Moelders y a mí a una extensa conversación confidencial, que inició entregándonos el *brevet* de piloto de oro con brillantes y expresándonos sus felicitaciones por nuestras victorias aéreas. Luego, sin embargo, no ocultó su descontento por la actuación del arma de caza, especialmente en lo relativo a las tareas de escolta, y exigió enérgicamente mayores esfuerzos. Había preparado personalmente un plan para mejorar el ímpetu agresivo de los cazas, que según él era poco satisfactorio. Proyectaba para este fin rejuvenecer radicalmente los mandos de la aviación de caza.

Al comienzo de la guerra todos los cargos de Jefes de Grupo estaban ocupados por oficiales de cierta edad, de los cuales muchos procedían de la primera Guerra Mundial. Durante la campaña occidental se había manifestado la necesidad de exigir de esos hombres la dirección en vuelo, tareas pesadas y que física y psíquicamente excedía a sus fuerzas, motivo por el cual fueron relevados en su mayor parte. Ahora, como otro paso más, Goering quería encomendar también el mando de los regimientos de caza a hombres más jóvenes y que hubiesen demostrado su capacidad en el combate. Inició esta política con Moelders y conmigo, designándonos Jefes de Regimiento.

Yo, de manera alguna estaba de acuerdo y así se lo dije a

Goering sin reticencias: Mi grupo me proporcionaba las mayores satisfacciones, me daba por bien servido con la carga de responsabilidad que hasta entonces llevaba encima, y ante todo, temía que en lo sucesivo las nuevas funciones me retuvieran en tierra, impidiéndome efectuar salidas de combate con la misma frecuencia. «Descuide», respondió Goering, y me explicó que sus nuevas medidas radicaban precisamente en que los Jefes de Regimiento mandaran sus unidades en vuelo como ya se hacía en los grupos y escuadrones. Los Jefes de Regimiento debían ser los pilotos con mayor éxito en su unidad. ¿Sería posible llevar a vías de hecho esta revolucionaria modificación a las tradiciones militares? Con ella, oficiales jóvenes, de capacidad probada como combatientes individuales y en la dirección de pequeñas unidades, ascenderían rápidamente hacia posiciones de mando elevadas y plenas de responsabilidad. No se pudo evitar uno que otro fracaso. En general, empero, el desarrollo de la guerra aérea, cada vez más dura, probó que el Jefe de un regimiento de caza únicamente obtiene el máximo ascendiente sobre sus subordinados si lo que tiene que exigir de ellos lo puede ejecutar personalmente. El arma de caza inició el rejuvenecimiento de sus mandos, y dos años después, tras haber sido vencidas grandes resistencias, le siguió en este camino la de bombardeo.

Yo no estaba muy convencido de la sinceridad de las promesas que Goering hacía acerca de la continuación de mis propias salidas de combate, y cuando el Mariscal concluyó la entrevista, inquiriendo si teníamos algún deseo que formular, le respondí: «Sí, mi Mariscal, yo lo tengo. Quiero continuar como comandante de grupo», demanda que denegó.

Durante el regreso a Berlín, naturalmente Moelders y yo conversamos extensamente sobre las cuestiones tratadas

durante la conferencia. Mi compañero se encontraba entonces, con sus brillantes victorias obtenidas a lo largo del Westwall, durante la campaña de Francia y sobre Inglaterra, a la cabeza de todos los pilotos de caza alemanes. Le seguíamos en constante rivalidad y a cierta distancia Weick, Balthasar y yo. Pues bien, tan excelente como era Moelders en calidad de piloto de caza, lo era también por su capacidad que se concentraba en primer término sobre el terreno de la táctica y de la organización. De modo alguno aprobó mi oposición a los planes de Goering, ya que estos correspondían a sus propias ambiciones. En aquella oportunidad se refirió a los dos ases de la caza alemanes durante la primera Guerra Mundial, Richthofen y Boelcke, de los cuales el primero fue el combatiente por excelencia y con el mayor número de victorias, y el segundo el perito táctico más influyente en el desarrollo ulterior del arma. «Bien —dijo finalmente con cierto disgusto—, por lo que a mí respecta, puedes ser el segundo Richthofen de Luftwaffe. Yo, en cambio, prefiero convertirme algún día en su Boelcke». Y sin duda lo habría sido si la muerte, en un accidente aéreo, no lo hubiera arrebatado prematuramente a su brillante trayectoria.

«¡Spitfires, por favor!»

A los quince días de aquella conversación, volvimos a reunimos con el Mariscal del Reich. Esta vez vino a visitarnos en el Canal. Eran inminentes las operaciones de bombardeo en masa, pero no habíamos logrado la superioridad aérea en la medida esperada, y el arma de caza británica estaba dañada, pero no derrotada. Como es natural, nuestras formaciones de cazas bimotores, Stukas y

cazas monomotores, también habían sufrido pérdidas en material y personal y su moral estaba afectada. La inseguridad acerca del éxito en la continuación de la ofensiva se hacía sentir incluso hasta en el último piloto. Goering se negaba a admitir que su Luftwaffe aquella espada fulgurante que hasta entonces siempre había esgrimido victorioso, comenzaba a mellarse y oxidarse en sus manos. Creía que ello se debía a la falta de espíritu combativo y confianza en el éxito, y ahora se aprestaba a sacar de nosotros, mediante su intervención personal, nuestras últimas energías.

Adoptó para ello una política equivocada, según considero, pues comenzó dirigiendo a nuestra arma de caza otra serie de reproches. Dio expresión a su descontento con los términos más severos y nuevamente, por enésima vez, fue discutido el tema de la escolta, debate en el cual Goering se colocó claramente de parte de los bombarderos y exigió la escolta directa. Proteger de cerca a los bombarderos —dijo— era más importante que el número de nuestras victorias aéreas. Traté de explicarle que el Me-109, un avión de caza superior en el ataque y de eficacia probada, no se prestaba para tales tareas como el Spitfire, algo más lento, pero de maniobra considerablemente mayor. Goering rechazó todos mis reparos y a continuación tuvimos que escuchar muchas palabras desagradables. Finalmente adoptó, bajo la premura de su tiempo disponible, un tono más cordial y nos consultó acerca de las necesidades de nuestros regimientos. Moelders solicitó una serie de Me-109 con motores más potentes, deseo que fue cumplido. «¿Y usted?», preguntó luego Goering dirigiéndose a mí. No reflexioné mucho tiempo y respondí: «Solicito que se equipe a mi regimiento con Spitfires». Cuando se me había escapado esta contestación sufrí un sobresalto, pues naturalmente no había pensado tal cosa en serio, ya que siempre y de todos modos, prefería

nuestro Me-109 a los Spitfires. Pero estaba excitadísimo ante la falta de comprensión y la tozudez con la que el alto mando nos encomendaba tareas que no podíamos cumplir satisfactoriamente a causa de numerosas deficiencias ajenas por completo a nuestra responsabilidad. Pues bien, mi impertinencia hizo enmudecer incluso a Goering, que se retiró lleno de furia.

CAPÍTULO XII

«BOMBAS SOBRE INGLATERRA»

En aquellos días, en todos los altavoces del «Imperio Alemán», desde Aquisgrán a Tilsit y de Flensburg a Innsbruck y más allá aún, sonaba una canción titulada «¡Bombas sobre Inglaterra!». Posiblemente se esperaba que su ritmo, muy marcial y subrayado con sonoros golpes de bombo e intercalado con rugir de motores, produjera algún efecto propio de la psicología de las masas. Nosotros, en cambio, nos cansamos de ella inmediatamente hasta hartarnos. Reflejaba tan poco la seriedad y el ambiente de nuestra lucha, como aquella otra llamada «Canción de los cazas», con su horrible estribillo de «la máquina se inclina, a un lado y a otro» (se refería a una maniobra que los cazas efectuaban sobre un aeródromo cuando habían obtenido una victoria aérea).

Durante la primera y segunda fase de la batalla no podía hablarse de «bombas sobre Inglaterra». Durante la tercera, que se extendió aproximadamente desde el 8 de agosto al 7 de septiembre de 1940, los bombarderos, que hasta entonces se habían dedicado esencialmente a atacar blancos navales, se hicieron presentes por primera vez sobre el suelo inglés, para contribuir a los esfuerzos que los cazas estaban

realizando por lograr el grado, de superioridad aérea deseado. Se les encomendó entonces el objetivo que Douhet les señalara originariamente: «destruir a la fuerza aérea enemiga en tierra». Pero Douhet, que imaginara para esa tarea olas tan nutridas de bombarderos que obscurecieran el cielo, habría experimentado una fuerte decepción al ver aquella deficiente ejecución de sus sueños estratégicos.

Como es natural, la defensa británica era favorecida otra vez más por el reducido radio de acción de los cazas alemanes, que limitaba nuestra acción sobre la isla a menos de una décima parte del total de su territorio. En los nueve décimos restantes, la Royal Air Force podía continuar, sin ser molestada, construyendo aviones, instruyendo pilotos, organizando nuevas unidades y acumulando reservas. Estaba así capacitada para volcar todos estos esfuerzos en la defensa de una extensión muy reducida, que esencialmente abarcaba a Londres y sus suburbios. Churchill señaló en sus memorias la difícil situación que enfrentó la Royal Air Force, en lo relativo al personal, durante el comienzo de la Batalla de Inglaterra, a causa de la superioridad de los cazas alemanes. Si la Royal Air Force logró subsistir fue porque se esforzó hasta el extremo, mediante la concentración de todos sus medios y energías, para reponer las pérdidas sufridas. Pero todos estos esfuerzos de nada hubieran servido, si la totalidad de la isla hubiese sido escenario de los combates aéreos y no únicamente aquella décima parte.

Falta de bombarderos estratégicos

Esta desventaja alemana hubiera podido ser allanada solamente mediante la posesión de una arma de bombardeo de largo alcance. Si una fuerza de bombarderos pesados

hubiera llevado la guerra aérea también sobre las costas del Norte, Nordeste y Oeste de Inglaterra y hasta cualquier otro rincón de la isla, no solo se hubiera dificultado o impedido que la ya maltratada Royal Air Force repusiera sus pérdidas, sino también se hubiera obligado a que la defensa británica dispersara sus fuerzas, en lugar de concentrarlas sobre el reducido espacio que acometimos en nuestra ofensiva.

La Luftwaffe no disponía aún de bombarderos pesados. Su inicial propulsor, el general Wever, los había pedido enérgicamente ya en el año 1935, y la industria aeronáutica ofreció una serie de buenos diseños; finalmente se resolvió la construcción del He-177, un avión cuatrimotor, en el cual los motores estaban acoplados por pares para accionar cada par una sola hélice. Hitler, quien en cuestiones relacionadas con la técnica mecánica con frecuencia dio muestras de un juicio sorprendentemente exacto, inmediatamente formuló reparos a aquel acoplamiento y posteriormente los hechos le dieron la razón. Aquellas máquinas se convirtieron en calamitoso problema técnico, el que, agregado a otros factores, retrasaron su construcción en serie durante tres años. Posteriormente Hitler, poniendo en evidencia aquel acierto, intervino, y a veces fatalmente, en el desarrollo técnico de la Luftwaffe; hablaré de esto más adelante.

De todos modos, el bombardero de largo alcance no estaba disponible en 1940. Cuando Doenitz se hizo cargo del Comando en Jefe de la Marina de Guerra y exigió aviones de este tipo para la cooperación con sus submarinos en el Atlántico, se volvió seriamente al perfeccionamiento del He-177. Substraído a su verdadera función, fue empleado por primera vez en el invierno de 1942-43 como avión de transporte para el abastecimiento de Stalingrado, y aún entonces mostró muchas deficiencias técnicas. Después del fallecimiento de Wever había suspendido el desarrollo de

un arma de bombardeo de gran alcance. Se creía poder limitarse también en el futuro a poseer solo los Stukas y un gran número de bombarderos bimotores de mediano alcance. Jeschonnek, después de Kesselring y Stumpf, el cuarto Jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe, planteó entonces la exigencia de un bombardero relámpago bimotor que debía poseer las siguientes características: transportar 1000 kilogramos de bombas, de 1000 kilómetros en radio de acción y velocidad de 700 Km/h. Tampoco él vio realizadas sus aspiraciones, pues los impresionantes éxitos iniciales de la aviación alemana a comienzos de la segunda Guerra Mundial, y la aversión de Hitler hacia una guerra contra Gran Bretaña, parecían relegar nuevos esfuerzos de esta naturaleza a un plano secundario.

No había alternativa, teníamos que resignarnos a circunscribir nuestra ofensiva a una parte muy reducida, y por lo mismo, poderosamente defendida del territorio enemigo. Pero esa parte incluía la metrópoli, Londres, el corazón del Imperio. Aquella ciudad sobre el Támesis, con sus siete millones de habitantes, era cerebro y centro nervioso de la dirección de guerra británica, y también como puerto, plaza comercial y centro de la industria bélica, tenía una extraordinaria importancia militar. El hecho de que se encontrara dentro del alcance de las operaciones de bombardeo diurno escoltados por cazas constituía un factor positivo para la ofensiva alemana, no obstante todos los inconvenientes que presentaban.

Los cazas, que ya casi desesperábamos de poder cumplir una tarea que superaba en tal medida nuestras fuerzas, esperamos el comienzo de los bombardeos con interés e impaciencia. A nuestro entender, a partir de aquel instante los cazas británicos estarían obligados a abandonar su retraimiento y presentar combate.

El Comandante en Jefe apareció nuevamente en el Canal, para dar allí personalmente la orden de comenzar las operaciones. Y cuando la tarde del 7 de septiembre los regimientos alemanes tomaban altura sobre el Canal, con rumbo a Londres, cada uno de los participantes estaba compenetrado del significado de la operación, en la que participaban mucho más de mil aviones entre bombarderos, Stukas, cazas y cazas bimotores, un despliegue de poder aéreo que el mundo presenciaba por primera vez. La Cuarta Fase de la Batalla de Inglaterra había comenzado.

Hoy sería fácil ridiculizar las esperanzas que entonces se depositaron sobre los posibles efectos de tal operación, después de que efectivos dobles y triples de bombarderos, con cargas de bombas tres y hasta cinco veces superiores, equipados con miras de puntería más modernas y empleando métodos de ataque perfeccionados, no consiguieron en innumerables incursiones destruir Berlín u otras ciudades alemanas y ni siquiera paralizar sus actividades. El paso que dábamos aquel día conducía a un terreno estratégico totalmente desconocido.

Durante las primeras incursiones del total de 38 grandes ataques a Londres, fueron bombardeadas exclusivamente las instalaciones portuarias y los depósitos de petróleo del Támesis. Posteriormente los bombardeos fueron extendidos a otras zonas de objetivos de la metrópoli. Se emplearon con preferencia bombas explosivas de 50, 250, 500 y solo muy rara vez de 1000 kilos; la carga transportada según el tipo del avión era de 1000 a 1800 kilos. Los aliados arrojaron posteriormente sobre Alemania bombas de hasta 10 toneladas de peso. La carga arrojada en cada uno de los ataques sobre Inglaterra era de unas 500 toneladas de bombas. El método de bombardeo «de zona y saturación», practicado después por los aliados durante sus incursiones

sobre el Reich, no estaban a nuestro alcance con los medios de ataque disponibles en aquel tiempo. Además, debíamos dispersar nuestras bombas sobre un número excesivo de blancos.

La unidad operativa por lo general estaba compuesta por un regimiento de bombarderos, con 50 a 80 aviones, y por un regimiento de caza escolta. En los comienzos de la cuarta fase de la Batalla de Inglaterra, nuestra fuerza ofensiva ascendía a 400 ó 500 bombarderos y 200 Stukas y las tareas de escolta eran desempeñadas por aproximadamente 500 cazas y 200 cazas bimotores. Según los cálculos alemanes de entonces, los británicos no podían oponer a estas fuerzas sino poco más de 200 cazas.

Ataques en masa a Londres

La reunión de cazas y bombarderos se efectuaba en las proximidades de los aeródromos de caza, sobre un punto de referencia notable de la costa, y a una hora y altura determinadas. Solía acontecer que los bombarderos arribaran a ese punto con retraso, caso en los cuales los cazas se agregaban a otras formaciones de bombarderos ya escoltados, que disfrutaban entonces de doble protección, mientras la formación retrasada debía abandonar la situación o realizarla sin escolta y sufrir las graves pérdidas correspondientes. No se disponía todavía de ayudas electrónicas para la reunión de los bombarderos y cazas, e incluso los enlaces radiofónicos en la mayoría de los casos eran deficientes. Todas estas dificultades, con la llegada de las condiciones atmosféricas otoñales, fueron creciendo constantemente y al final tuvieron efectos catastróficos.

La formaciones estaban forzadas a seguir el rumbo

directo a Londres, ruta en que los cazas de escolta disponían de una reserva de combate de solo diez minutos. Por este motivo era imposible efectuar maniobras de diversión o para eludir las zonas de artillería antiaérea enemiga. La barrera antiaérea que defendía Londres poseía una eficacia notable y dificultaba mucho la incursión de bombardeo de nuestras unidades. Por su parte, las barreras de globos cautivos impedían los ataques a escasa altura y los picados exactos de los Stukas. La masa de los cazas británicos eran guiados al encuentro de las formaciones alemanas poco antes de que alcanzaran la zona del blanco. No conozco un solo caso en el cual hubiesen impedido que los incursores llegaran a sus blancos, pero sí les infirieron graves pérdidas, tras encarnizadas batallas con los cazas escolta.

Los bombarderos empleados, de los tipos He-111, Do-17, Ju-87 y Ju-88, habían sido desarrollados mucho antes del comienzo de la guerra. Los He-111 y Do-17 ya habían combatido durante la guerra civil española, y hasta el Ju-88, calificado temporalmente como «bombardero milagro», había conquistado aquella fama con un récord mundial de velocidad en el año 1938. Bajo las condiciones impuestas por una moderna y enérgica defensa inglesa, todos ellos mostraron al poco tiempo deficiencias de consideración. Aquellos bombarderos adolecían, aparte de otros defectos, de un armamento defensivo propio insuficiente, cuyo valor era casi exclusivamente moral.

La concentración de la artillería adversaria alrededor de Londres y su fuego defensivo exacto, que durante un tiempo fue dirigido también desde cazas en vuelo, forzaba a los incursores alemanes a volar a gran altura, con lo que excedían la altura de su mejor clase, de por sí no sobresalientes.

Los regimientos de Stukas Ju-87 debieron ser retirados

de las operaciones después de los primeros grandes ataques a Londres. Si las pérdidas de los bombarderos ya eran de consideración, las de los Stukas en breve tiempo se convirtieron en inaceptables. Su capacidad para realizar ataques en picado y obtener impactos sobre blancos no pudo ser puesta en práctica, impedida por los medios de la defensa; finalmente se los empleó en bombardeo horizontal, en el que, por otra parte, eran menos eficaces y más susceptibles de ser alcanzados por la defensa enemiga que los bombarderos propiamente dichos. Ante esta situación el Comando en Jefe de la Luftwaffe terminó por prohibir por completo su empleo, excepto para ataques a convoyes marítimos o blancos situados en las cercanías de la costa. El Alto Mando alemán, seguramente no se decidió de buena gana a aplicar tal restricción a un arma ofensiva en la cual había cifrado tantas esperanzas.

Tampoco las unidades de cazas bimotores lograron sobrevivir a esta fase de la batalla; sus deficiencias, ya anteriormente manifestada, determinaron —tras graves pérdidas— que el Comando en Jefe modificara una parte de estas máquinas para convertirlas en «bombarderos rápidos» y emplearlos como tales en la fase subsiguiente de la Batalla; otra parte de sus efectivos fueron destinados luego a la caza nocturna de reciente creación. Lo más amargo es que todas esas unidades habían sido creadas, por decirlo así, a costa de los cazas, y que su fracaso indirectamente constituyó una nueva merma a las fuerzas de nuestra arma.

El encuentro con los cazas británicos exigía en todos los casos el empeño de toda nuestra capacidad y energía. Cierta vez, al regresar de Londres, divisé hacia el norte de Rochester, una escuadrilla de 12 Hurricanes. Desde atrás, y con una altura superior en unos 800 metros, me lancé a considerable velocidad contra la formación enemiga. Apunté

a una de las máquinas de la última escuadrilla, continuando el fuego hasta distancia mínima; grandes trozos de chapas volaron de aquel avión, y en el último instante pasé por encima de él para encontrarme súbitamente en medio del escuadrón enemigo; no era por supuesto una sensación muy grata. Nuevamente disparé con mis cañones y ametralladoras sobre otro Hurricane, esta vez hasta correr el riesgo de chocar con él. Por fortuna los ingleses habían sufrido un susto igual o mayor que el mío. Ninguno de ellos me hizo nada. Y al buscar distancias vi como bajo la formación enemiga dispersa por el fuego de las armas se abrían dos paracaídas.

En el caso de otro Hurricane, que derribé al oeste del Cabo Dungeness, las cosas no fueron tan sencillas; lo había reducido a pedazos y llamas en tal forma que podía considerarlo perdido, pero no cayó, sino que continuó planeando y describiendo suaves virajes. Mis compañeros y yo lo atacamos otras tres veces, sin resultados definitivos. Me acerqué entonces todo lo posible a aquella ruina humeante y destrozada pero aún en vuelo, y advertí, a pocos metros de distancia, que el piloto estaba sentado en la cabina, sin vida, mientras su aparato iba descendiendo como conducido por las manos de un fantasma.

No puedo referirme al combate con los cazas británicos sin expresar mi mayor admiración; inferiores numéricamente y también técnicamente, lucharon con gran valor y sin desmayos para constituirse, en aquellos días, quizá los más aciagos de Inglaterra, en los indiscutibles salvadores de su patria.

El escaso radio de acción del Me-109 se manifestaba, día a día, como el factor de la mayor desventaja. En una sola incursión se perdieron doce máquinas de un regimiento de caza, sin que mediara acción enemiga alguna, sino debido a

que la formación de los bombarderos escoltada, tras dos horas de vuelo, no había alcanzado aún el continente en su regreso. Cinco de los cazas pudieron efectuar aterrizajes sobre la panza, ya sin una gota de combustible, en las playas francesas, y los siete restantes amararon en el Canal.

Mientras tanto, se había comprobado que el amaraje de emergencia era preferible a saltar en paracaídas sobre el mar, ya que, desde el contacto con el agua hasta el hundimiento definitivo del avión, mediaban unos cuarenta y sesenta segundos, lapso que alcanzaba para librarse del correaje y abandonar el aparato. Los afortunados eran pescados del «charco» por el incansable servicio de rescate. Salvavidas, botes neumáticos, bolsas de colorantes, pistolas de señales luminosas y otras menudencias agobiaban al piloto en la estrechez de su cabina; sin embargo, probaron en aquellas circunstancias su gran utilidad.

Obtuve mi 40 victoria aérea el 24 de septiembre sobre la zona focal del Támesis, lo que fue motivo de gran satisfacción para mi regimiento, el 26 «Schlageter», que en el curso de la Batalla de Inglaterra había obtenido considerable renombre. No hacíamos allí distinciones entre mis éxitos personales y los del regimiento. Fui el tercer soldado de las Fuerzas Armadas, luego de Dietl y Moelders, en recibir las Hojas de Roble a la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, distinción que, aparte de la «Gran Cruz», condecoración esta reservada exclusivamente para el Mariscal del Reich, era entonces la más elevada que Alemania confería a sus combatientes. Que simultáneamente se me prohibiera volar en operaciones, no me preocupaba mayormente; ya sabría cómo arreglar esta cuestión después. Mientras, había recibido la orden de presentarme en Berlín.

Hitler me recibió en la Cancillería del Reich; era la

segunda vez que me encontraba frente a él. En la oportunidad anterior, al regreso de la Legión Cóndor de España, nuestro encuentro había tenido lugar en una recepción en masa, esta vez, en cambio, estábamos solos; él se tomó considerable tiempo para esta conversación. Habló seriamente de nuestra lucha y me pidió cuenta detallada de mis impresiones. No le oculté mi admiración por el adversario con que teníamos que enfrentarnos sobre Inglaterra, pues personalmente estaba amargado por relatos y comentarios de la prensa y las emisiones de radio, totalmente falsos y erróneos, en los cuales se hablaba de la Royal Air Force en tono arrogante y despectivo. En realidad, esperaba contradicciones de Hitler, e incluso que se disgustara, pero sucedió lo contrario. Me dejó hablar con libertad y repetidamente inclinó la cabeza, para responder que mi opinión correspondía plenamente a sus convicciones. También él —dijo— «tenía el mayor respeto por la raza anglosajona, por lo que tanto más doloroso había sido tomar la decisión de luchar contra ella, en una guerra que fatalmente debía terminar con la destrucción total de uno de los adversarios, enfrentados en lucha de vida o muerte. Sería —agregó— una tragedia histórica esta lucha, pues a pesar de todos los sinceros y desesperados esfuerzos realizados por evitarla, ya se torna ineludible. Si la victoria fuera nuestra, la destrucción de Gran Bretaña abriría un vacío imposible de cubrir».

Hitler me expresó con palabras muy sinceras y convincentes no solamente su simpatía por el pueblo británico, sino también su admiración por la clase dirigente de su política y economía, formada en el transcurso de los siglos sobre una base mucho más amplia que aquella que dispusiera Alemania hasta entonces. Favorecido por varias circunstancias, el pueblo británico estaba adelantado al

alemán en su evolución política, por siglos enteros. En fases críticas de su historia, como la que en aquel instante Inglaterra debía enfrentarse, había dado prueba de virtudes que solo son acumuladas en el transcurso de muchas generaciones por una raza valiente Lamentaba profundamente que, a pesar de los buenos indicios de tal desarrollo, no había sido posible llegar a un acuerdo entre el pueblo británico y el alemán.

Debo reconocer que las expresiones de Hitler me impresionaron y quitaron el viento a las velas de mi resentimiento.

En el Ministerio de Aeronáutica me sorprendió el oficial de enlace, ante el Ministerio de Propaganda, con la ingrata comunicación de que se hallaban reunidos los representantes de la prensa extranjera, a fin de que les hiciera declaraciones. Esto no me gustaba nada, pero no había manera de eludirlo. Como ya tuve ocasión de observar, lo que hasta entonces había sabido de la propaganda alemana sobre nuestra lucha no me agradaba en absoluto. Ni un instante pensé en adoptar tonos acordes con aquella tendencia. Mis palabras fueron grabadas en cintas magnetofónicas y el Ministerio me obsequió posteriormente con algunos discos impresos con las mismas. Por última vez los escuché el día en que caí prisionero, y entonces comprobé que no deseaba retractarme o callar una sola de mis observaciones. Poco después, un oficial norteamericano que me interrogaba, comenzó la conversación con la indicación de que éramos viejos conocidos. Ya me había entrevistado otra vez en el Ministerio de Propaganda en Berlín.

De Berlín volé a la Prusia Oriental para presentarme a Goering. Encontré a Moelders en el portón del «Castillo del Primer Cazador del Reich». Como jefe del regimiento de caza 51, que posteriormente llevaría su nombre, y

emplazado también en el Canal, había sido condecorado con las Hojas de Roble tres días antes que yo, en ocasión de su 40 victoria aérea. Hitler y Goering lo habían detenido hasta aquel momento contra su voluntad, pues tenía urgencia de volver a su unidad; ¡tan seriamente se consideraba entonces a las obligaciones que implicaba la fama de ser el piloto de caza con mayor éxito en todo el mundo! «El gordo —me dijo al despedirse apresuradamente— me prometió que te tendría a ti aquí por lo menos el mismo tiempo que a mí. Por otra parte ¡buena puntería con el ciervo, pues yo erré!».

El «ciervo de mi vida»

En la residencia del maestro de cazadores del Reich, construida de enormes troncos de árbol con techo y alero de paja, se me presentó su amo, Goering, de cazador, en su casaca sin mangas de gamuza verde, bajo la cual llevaba una blusa de seda con amplias mangas. Lucía además botas altas, y a su descomunal cintura llevaba ceñido un cuchillo de caza que se parecía a una espada mediana de los antiguos germanos. Estaba de excelente humor. Los disgustos que habíamos tenido en ocasión de nuestra última entrevista y las preocupaciones que su Luftwaffe le causaba en la Batalla de Inglaterra parecían haber desaparecido como por encanto. Era época de celo y en los bosques bramaban los ciervos.

Aparte de sus felicitaciones, tenía preparada para mí una distinción de índole muy particular, pues me ofreció cazar uno de sus ciervos más majestuosos, de aquellos que ordinariamente reservaba para sí exclusivamente. Era una de las bestias conocidas por el mote de «ciervos del maestro de cazadores del Reich», a cada una de las cuales este conocía

perfectamente. «Prometí a Moelders —me indicó— tenerlo sujeto a usted aquí por lo menos tres días. Esto significa que tiene tiempo de sobra». En cuanto a la guerra en general y la Batalla de Inglaterra en particular, no se habló aquella noche.

A las diez de la mañana siguiente había cobrado mi ciervo. Era efectivamente un ejemplar imponente, el ciervo de mi vida. No había ya por lo tanto motivo para que prolongara mi estancia, pero Goering cumplió con la promesa dada a Moelders y no me dejó marchar.

Por la tarde le fueron sometidos los últimos informes de las flotas 2 y 3, que eran agobiadores. En ocasión de un ataque a Londres, que acababa de verificarse, se habían registrado pérdidas inusitadamente cuantiosas.

Goering estaba profundamente afectado, simplemente no atinaba a explicarse cómo eran posibles las bajas cada vez más sensibles de los bombarderos. Nuevamente le aseguré que, a pesar de las graves pérdidas que por nuestra parte inferíamos a los cazas británicos, no se podía advertir un decaimiento decisivo de su número y poder combativo. También en el caso de que se consideraran exagerados los informes alemanes sobre los derribados —a las grandes alturas, en las cuales comúnmente se libraban los combates, solo en raras oportunidades era posible observar a un avión aparentemente derribado hasta su impacto final sobro el suelo—, el potencial evidentemente intacto de los cazas adversarios únicamente, podía radicar en que Gran Bretaña, en las nueve décimas partes inmunes de su territorio, estaba capacitada para compensar sus bajas mediante la concentración de todas sus energías. ¡Las hazañas que puede cumplir en semejante situación una nación dispuesta a sobrevivir, habría de demostrarlas pocos años después también el pueblo alemán!

Cuando, tras aquella seria conversación, solicité a Goering su autorización para regresar a mi regimiento, no tuvo ya reparos que oponer, y volé de vuelta al Canal. Tuve que efectuar un aterrizaje de emergencia en Pomerania y al continuar el viaje en tren expreso, los cuernos del venado que llevaba conmigo, absorbieron la atención de mis compañeros de viaje en mayor medida que las flamantes Hojas de Roble en mi Cruz de Caballero. Casi todos ellos manifestaron la convicción de que el olor de aquel trofeo era impertinente y que transportarlo sin envoltura representaba un peligro. Algunos cazadores lo miraban con admiración, y todos ellos tenían razón.

CAPÍTULO XIII

ENTRE «LEON MARINO» Y «BARBARROJA»

El 27 de septiembre de 1940, el Eje germano-italiano se convirtió en el Pacto Tripartito, ampliándose con la adhesión del Japón. Esta nueva alianza demostró bruscamente que la contienda que se desarrollaba no era un simple asunto europeo, sino un conflicto de proporciones mundiales. Políticamente, el Pacto Tripartito aparecía como un nuevo triunfo diplomático de Hitler.

Como antes el pacto con la Unión Soviética, también la alianza con el Japón fue aprobado por el pueblo alemán más por el razonamiento que por el sentimiento. El Japón representaba en el mundo un factor militar muy real. Desde que se hallaba de nuestro lado, era especialmente su poderío naval el que podía considerarse, ante la actitud cada vez más agria del presidente de Estados Unidos, Roosevelt, como un factor quizá susceptible de mantener a este alejado de la guerra contra Alemania.

También para el juego con la Unión Soviética no parecía carecer de ventajas la carta de triunfo japonesa en el mazo de naipes alemán. El asalto ruso a Finlandia, perpetrado el 30 de noviembre de 1939, había suscitado la indignación del mundo entero, y la valerosa defensa de ese pequeño pueblo

heroico, la cual condujo a una paz honorable el 12 de marzo de 1940, se había observado con satisfacción en todas partes. Probablemente muy pocos se dieron cuenta entonces que posiblemente la campaña de invierno en Finlandia no fuera sino una maniobra para engañar al mundo sobre el verdadero potencial del Ejército Rojo. Se la interpretaba como demostración del insaciable imperialismo bolchevique, cuyo apetito habría recrudecido a raíz del éxito parcial logrado en. Polonia. Al ocupar Stalin la Besarabia rumana y la Bucovina, el 2 de julio de 1940, se confirmó el temor de que el imperialismo bolchevique próximamente tomara el rumbo de los Balcanes y, por consiguiente, de los Estrechos del Bósforo, obedeciendo a la vieja aspiración rusa de poseer puertos libres de hielo. Inglaterra no reaccionó ante la provocación soviética, no obstante haber prometido su ayuda a Rumania en abril de 1939.

A las dos semanas de la súbita embestida de Mussolini contra Grecia, lanzada fuera de programa, pero que en el extranjero podía tomarse como acción bien estudiada de la guerra coordinada del Eje, el ministro de relaciones exteriores soviético, Molotov, se hizo presente en Berlín para manifestar enérgicamente las aspiraciones de su gobierno en aquellas regiones ahora agitadas por la guerra. Sus conversaciones con Hitler entre el 12 y 14 de noviembre de 1940 deben considerarse como de mucho peso para el ulterior desarrollo de la guerra. Molotov no solo pidió libertad de acción en Finlandia y los Estados Bálticos sino también fuera de los territorios rumanos ya ocupados sigilosamente, en toda Bulgaria y el acceso a los Estrechos del Bósforo.

Aceptar estas demandas significaba abrir al bolchevismo la puerta hacía el Oeste. Formularlas, era el abierto desafío al Oeste por el Este… Las relaciones germano-soviéticas

habían llegado en su evolución al punto donde la cooperación táctica temporal, aceptada por Hitler por razones de conveniencia política en agosto de 1939, amenazaba transformarse en un compromiso de consecuencias imprevisibles. Más adelante, también las relaciones de Stalin con los aliados occidentales llegaron a este punto crítico. Fue en Yalta donde Stalin planteó al Oeste exigencias aún más amplias, que fueron aceptadas por Roosevelt y Churchill. En esa oportunidad, Stalin echó los cimientos del poder ruso que hoy penetra profundamente en el mundo occidental.

Molotov tuvo que salir de Berlín sin lograr sus propósitos. Por cierto que no debió haber sido fácil para Hitler la decisión que tuvo que adoptar. De haber satisfecho los deseos del Kremlin, especialmente en lo tocante al acceso al Mediterráneo, Inglaterra se habría visto ineludiblemente forzada a ocupar posiciones de combate contra Rusia para defender su arteria más vital, lo cual no habría dado el resultado que se esperaba, que la operación «León Marino» había sido abandonada y que, evidentemente, el propio Hitler no veía bien la forma de vencer al adversario británico.

Pero la lucha contra Inglaterra no figuraba entre los objetivos de guerra que Hitler se había propuesto originalmente. No era sino una piedra que el azar había arrojado en su camino y que había que sacar o rodear, pero que de modo alguno debía de apartarlo de la ruta que llevara al aniquilamiento del bolchevismo.

Accediendo a las exigencias soviéticas, Hitler se había apartado de esta ruta, le había permitido al Kremlin poner el pie en la puerta del Oeste que por la alianza temporal con Alemania se le había entreabierto pasajeramente.

La decisión de Hitler significaba para Alemania

renunciar a tener las espaldas cubiertas en el Este, estando pendiente aún la decisión en la lucha contra el Oeste. En aquellos días, cuando Hitler resolvió, rechazando las demandas soviéticas, concentrar ahora todas las fuerzas sobre su primitivo objetivo de guerra en el Este, también se decidió la suerte de la lucha que librábamos en el Oeste contra la Fuerza Aérea Británica.

Amargura entre los cazas

Entre la cuarta fase de la Batalla de Inglaterra, que tocó a su término con la suspensión de los bombarderos diurnos el 20 de octubre, y la quinta y última, destinada al bombardeo nocturno de los blancos en la isla británica, tenemos el empleo de los «cazas-bombarderos» («Jabo») alemanes, hecho nuevo en la historia de la guerra aérea. Mientras el avión de ataque, que a modo de una fuerza de choque, ataca en vuelo rasante a las tropas en posición y movimiento, en la zona inmediata al frente, con bombas, cohetes y armas de a bordo, y es un arma exclusivamente táctica para apoyo del ejército, al caza-bombardero, empleado a mucha distancia detrás del frente contra blancos terrestres, le incumben operaciones cuya realización puede ser de considerable importancia en la guerra aérea estratégica. Esto se puso de manifiesto con especial claridad cuando también los aliados recurrieron a los cazas bombarderos en su ofensiva aérea contra el Reich. Las innumerables locomotoras acribilladas por los cazas-bombarderos norteamericanos en la red ferroviaria de Alemania occidental, hacia el final de la guerra, ofrecen una muestra elocuente de ello.

Por parte alemana, la idea del caza-bombardero alemán

tuvo otro origen. No fue así que el caza, cumplida su misión primitiva en la «guerra en el aire», es decir, una vez lograda una adecuada superioridad aérea, hubiera sido empleado como arma adicional en la «guerra desde el aire», sino que, en su disfraz de «caza-bombardero» debió hacer el papel de comodín y chivo emisario. Se partió de la idea de que, evidentemente, el bombardero no pudo recibir la protección suficiente por parte del arma de caza. Probablemente era así. Pero en vez de aceptar informes producidos por hombres de experiencia en el combate para explicar este hecho, tratando de eliminar en lo posible sus causas, o —como alternativa— cesar los ataques ya no justificables, se argüía: bueno, los cazas demostraron su ineficacia en la escolta a los bombarderos, entonces, ¡que ellos mismos lleven las bombas a Inglaterra!

Así el necio empuña por la punta la espada, mellada en la lucha, en vez de tomarla por la empuñadura, y asesta con esta golpes al adversario, en lugar de rehacer simplemente el filo. También puede ser que razones de política y propaganda hayan motivado esta decisión equivocada de la dirección alemana. En efecto, los bombardeos de Inglaterra habían llegado a ser una cuestión de prestigio. De día, ya no era posible continuarlos con aviones de bombardeo. Las acciones nocturnas solo se hallaban en su fase preparatoria. Ahora, el claro lo debían llenar los cazas convertidos en bombarderos. No fueron las necesidades militares, sino las exigencias del momento político que determinaron el empleo de los «Jabo». En vez de posibilitar el logro del objetivo deseado, la ofensiva de bombardeo contra Inglaterra —para lo cual era indispensable una superioridad aérea suficiente— mediante un refuerzo enérgico del arma de caza, se debilitó a esta asignándole tareas de bombardeo. El valor operativo de los cazas-bombarderos es indiscutible,

siempre que se disponga de exceso de cazas. Pero emplear el caza como bombardero, si las propias fuerzas de caza son insuficientes para cumplir su función específica, es sencillamente poner la carreta delante de los bueyes.

Las cosas comenzaron con el llamado grupo experimental 210, dotado de Me-109, Me-110 y Me-210. Hacia mediados de septiembre, este grupo fue trasladado al Paso de Calais y confiado a la escolta de mi regimiento. Al mismo tiempo, los siete regimientos de caza empeñados en la Batalla de Inglaterra recibieron la orden de transformar en cazas-bombarderos un grupo de cada uno, o en su defecto, cada grupo un escuadrón, o sea un tercio de la fuerza de caza disponible.

Nosotros, los pilotos de caza, observábamos esta violación de nuestras máquinas con gran amargura. Habíamos hecho todo cuanto estaba a nuestro alcance para mejorar sus resultados frente a un adversario que a su vez se perfeccionaba constantemente. Para arrancarles un solo kilómetro más de velocidad los habíamos desembarazado de todo lo que no fuera absolutamente imprescindible. Constantemente habíamos exigido depósitos adicionales para aumentar nuestro radio de acción, y en su lugar nos proveyeron de dispositivos para el lanzamiento de bombas; tuvimos que presenciar como un tercio de nuestros efectivos eran inhibidos para el combate aéreo.

El lanzamiento de los nuevos cazas-bombarderos a la batalla se hizo en forma precipitada. Apenas quedaba tiempo para dar instrucción práctica de bombardeo a los pilotos, y la mayoría de ellos arrojaron su primera bomba de guerra sobre Londres u otros objetivos en Inglaterra. En total disponíamos entonces de unos 250 «Jabos». El Me-109 llevaba una bomba explosiva de 250 kilogramos y el M-110 dos del mismo peso, más cuatro de 50 kilogramos. Con esa

carga pocos efectos podían causarse, tanto más cuanto que los pilotos amargados por una tarea tan extraña a la naturaleza de su arma, se alegraban si se les presentaba la oportunidad de deshacerse de sus bombas de cualquier manera.

Los ataques de los «Jabo» se llevaron a cabo en forma de que cada regimiento hicieran escoltar los bombarderos improvisados, con sus propios cazas. En el vuelo de aproximación la formación llevaba una altura aproximadamente de unos 6000 metros. Al comienzo, hacíamos volar en formación cerrada a los «Jabo», a la manera de bombarderos bajo escolta. Pero pronto se comprobó que así los cazas ingleses podían concentrar sus ataques íntegramente contra los aparatos que llevaban bombas. Pasamos entonces a distribuir los «Jabo», en unidades mínimas, entre el total de la formación del regimiento, y de este modo conseguimos llevarlos con cierta seguridad hasta sus blancos. Pero los ataques de los «Jabo», no significaban más que meras acciones de hostigamiento. La pasividad que se los imponía frente a la caza enemiga, así como el sentimiento de inferioridad, motivado por la pérdida de velocidad, maniobrabilidad y subida, y, finalmente los poco convincentes efectos de las bombas arrojadas aisladamente sobre el territorio enemigo, terminaron por destruir la moral de los pilotos alemanes de caza, ya de suyo sometida a un serio quebrantamiento por las tareas de escolta.

Acometimos las misiones «Jabo» con poca voluntad y decidida antipatía. El Alto Mando de la Luftwaffe, a su vez, se enfrentó con toda severidad a nuestro criterio negativo. Goering personalmente declaró en tono violento que el arma de caza había fracasado en sus tareas de escolta, y ahora se oponía a las operaciones de caza-bombarderos, él lo

hacía a causa de una situación creada por ella misma, y si también se manifestaba incapaz de cumplir debidamente aquella nueva tarea, lo mejor sería disolverla del todo. Estas eran palabras mayores, pues, los pilotos de caza empeñados en la Batalla de Inglaterra estaban convencidos, con toda justicia, de haber cumplido con su deber; que en las recientes semanas de duros combates en operaciones sucesivas y ostentando un cúmulo de perceptibles éxitos, habían soportado estoicamente graves pérdidas de su propia arma, sin preguntar con qué propósito se había comenzado y cuánto tiempo aún duraría aquella batalla criminal. Significaba una dura prueba para nuestra disciplina militar soportar, sobre aquellos pesados gravámenes morales, también reproches tan injustos. A partir de entonces, entre los jóvenes jefes de unidades se formularon amargas y apasionadas críticas a la dirección. Se presentó la primera seria crisis de confianza en las relaciones entre el arma de caza y el Alto Mando.

El factor tiempo

Por entonces, y con el avance de la estación otoñal, se hizo presente otro factor más en desmedro nuestro: el tiempo. Anteriormente habíamos cifrado muchas esperanzas en la famosa niebla londinense. La idea de que la metrópoli y sus suburbios estarían sumergidos en aquella sopa espesa que impediría a los cazas británicos levantar vuelo, pero de la cual emergerían aún las chimeneas de las fábricas para ofrecer a nuestros bombarderos favorables blancos, era tan seductora que, en mi conversación con Hitler, la esbocé a guisa de perspectiva reconfortante. Aquella vez Hitler la había desechado —según mi impresión con un ademán de

cansancio— para responderme que no podíamos confiar en ella, y habría de tener razón. La cuestión de las condiciones meteorológicas era la especialidad de Hitler; en este sentido poseía no solo un afortunado poder de intuición, sino también consejeros capaces, para quienes no constituía un secreto que las condiciones del tiempo en el Canal, especialmente durante el otoño, eran determinadas por movimientos de aire de Oeste a Este, lo que por supuesto implicaba para quien atacara de Este a Oeste, una desventaja de consideración, pues en tales condiciones, el defensor estaba enterado de las condiciones meteorológicas imperantes o en perspectivas inmediata con mucha antelación sobre el agresor, de modo que los británicos siempre podían prepararse mucho antes para un cambio de tiempo, que a nosotros nos podía tomar por sorpresa. Fue así como con frecuencia se presentaron situaciones en que la reunión de bombarderos y cazas no se logró sino en parte o resultó absolutamente imposible, lo que significó pérdidas muy costosas para los bombarderos. En efecto, con el empeoramiento de las condiciones meteorológicas a raíz de la estación, era cada vez más difícil realizar sistemáticamente ataques de mayor envergadura.

Las dificultades atmosféricas en el Canal fueron la última de una serie de razones que indujeron al Alto Mando alemán a suspender definitivamente los ataques diurnos a Londres el 20 de octubre de 1940, después de una duración de seis semanas. Mientras tanto, los bombarderos habían perdido del 30 al 35 por 100 de sus efectivos, y los cazas del 20 al 25 por 100. En total, probablemente la Luftwaffe quedó reducida más o menos a las tres cuartas partes de los efectivos que tenía al comenzar la Batalla de Inglaterra. Quien sustente la opinión de que entonces se le había quebrado la espina dorsal y que no era capaz de reponerse de

los golpes sufridos, seguramente desconoce los hechos reales o trata de deformarlos para lograr otro fin. Debe contradecirse, en interés de la verdad histórica, semejante afirmación. Es verdad, la suspensión de los ataques diurnos a Londres constituyó un éxito brillante y extraordinario de los británicos, tan significativo en sus aspectos militares como en los políticos. También la última fase de la Batalla reportaría al pueblo británico y a sus conductores, graves preocupaciones y zozobras, pero el peligro inmediato, el mortal, estaba conjurado. Gran Bretaña había soportado victoriosamente la amenaza más terrible de su historia, sin haber perdido en ella su coraje y su confianza propia. Había aguantado aquel «round» crítico, sangrando y tambaleante, pero con los dientes fuertemente apretados.

A fines de octubre de 1940 dio comienzo, con los ataques nocturnos alemanes, la *quinta y última* fase de la Batalla de Inglaterra, en la cual nuestra arma no participó. Aparte de Londres, las incursiones se dirigían especialmente contra Liverpool, Birmingham, Manchester, Southampton y casi todas las ciudades mayores situadas aproximadamente hasta la línea Edinburg-Glasgow, que por entonces, abarcaba el radio de acción de nuestros bombarderos.

El paso de las misiones diurnas a las nocturnas se verificó casi sin pérdida de tiempo, lo cual fue posible gracias al estado de instrucción de las tripulaciones, que habían recibido en tiempo de paz un adiestramiento completo en el vuelo nocturno y por instrumentos. Los aviones y su equipo apenas fueron modificados para sus nuevas tareas; aún faltaba entonces una mira de bombardeo nocturno utilizable y también equipos de radar de a bordo.

En la posterior ofensiva aliada contra el Reich, la Royal Air Force pudo dedicarse exclusivamente a los ataques nocturnos, mientras que los norteamericanos se encargaban

de las incursiones diurnas. Alemania, en cambio se hallaba en la situación de un pobre hombre, que día y noche debe usar la misma camisa. Las mismas tripulaciones con las mismas máquinas empleadas durante los ataques diurnos, debieron volar hacia Inglaterra hasta tres veces por noche. En esta forma, la cantidad de bombarderos atacantes llegó a 600 y 800 por noche. La carga de bombas por avión era como máximo de 2000 kilogramos. El total de bombas lanzadas por noche y por blanco alcanzaron a 1000 toneladas, cifra bastante considerable.

Bombardeo nocturno

Por otra parte, la exactitud de los ataques y la concentración de impactos no eran satisfactorios. Frecuentemente no se encontraban los blancos a causa de condiciones atmosféricas desfavorables. Es verdad que al poco tiempo se descubrieron y probaron métodos de ataque con señaladores de blancos Zielbeleuchtein, como los que más tarde emplearon también los británicos. Pero el ataque de precisión nunca llegó a la perfección por la carencia de todos los medios auxiliares de navegación y radar. Por otra parte, todos los nuevos métodos de ataque debían ser concebidos, probados y desarrollados lentamente en las mismas incursiones.

El vuelo de ida y el ataque se efectuaban a una altura de 3000 a 6000 metros. Se navegaba con radiocompás y aprovechando los radiofaros costeros, así como con sistemas de navegación radioeléctricos por ondas dirigidas. Los incursores no volaban en formación sino individualmente. Al principio la defensa británica poco podía contra los atacantes, pues los cazas nocturnos de la Royal Air Force

aún estaba en organización y, en aquella época a pesar de sus febriles esfuerzos, apenas pudieron registrar éxitos dignos del nombre de tales. Más respeto sentían los incursores por la artillería antiaérea, especialmente el ancho cinturón que la misma describía en torno a Londres. Por otra parte, en condiciones de escasa visibilidad, la explosión de sus granadas muchas veces facilitaban el hallazgo de los objetivos materiales. En términos generales, las pérdidas alemanas durante aquellos ataques nocturnos se mantenían en límites soportables. Las causadas por malas condiciones meteorológicas o errores de navegación eran aproximadamente tan elevadas como las que producían las defensas enemigas.

Los éxitos más importantes registrados en aquel tiempo se produjeron en los ataques nocturnos durante los períodos de luna llena, con tiempo claro y buena visibilidad. La del 14 al 15 de noviembre de 1940 fue una de esas oportunidades. Los regimientos de bombardeo tenían señalado un blanco de especial importancia, una ciudad industrial en el condado de Warwick, en la cual estaban asentadas, parte de muchas otras fábricas de importancia estratégica, glandes plantas de la industria aeronáutica, tan vital para Gran Bretaña: Coventry (205 000 habitantes). Ya los primeros grupos produjeron incendios muy extensos y en la zona del blanco visible desde lejos. Los regimientos volaron aquella noche hasta tres veces sobre la ciudad; llegando así a unos 800 atacantes que arrojaron más de 1000 toneladas de bombas, cantidad considerable que produjo efectos decisivos. Coventry representa el caso óptimo de un ataque nocturno concentrado, por la forma de ejecución y el éxito obtenido; este caso no habría de repetirse ya para la Luftwaffe. Mucho más tarde y mediante el empleo de medios totalmente diferentes, los británicos lograron por su parte algo

semejante. Coventry fue un éxito imputable al azar, sin suficientes medios para la navegación y localizaron de blancos; los bombardeos nocturnos, muy sensibles a las condiciones meteorológicas imperantes en otoño-invierno, ya no pulieron alcanzar éxitos definitivos a pesar de las moderadas pérdidas propias. Paulatinamente fueron espaciados, hasta que en abril de 1941 se los suspendió casi por completo.

La Batalla de Inglaterra tocó a su término sin pena ni gloria.

CAPÍTULO XIV

SOBRE CAMPO ESTRATEGICO VIRGEN

Cuando Molotov hubo abandonado Berlín con las manos vacías, las relaciones germano-soviéticas se enfriaron sensiblemente. Iniciáronse ya los preparativos de la «Operación Barba Roja» mientras la lucha aérea contra el adversario británico perdía cada vez más el interés del mando alemán. Aunque las desfavorables condiciones meteorológicas fueron una de las causas, y no la menos importante, para suspender los bombardeos diurnos de Inglaterra, quizá haya existido también la idea de economizar las fuerzas de la Luftwaffe para el inminente golpe contra la Unión Soviética.

¿Cuál hubiera sido el desarrollo de los acontecimientos si Hitler no hubiese atacado a Rusia, aprovechando en cambio la pausa introducida por el mal tiempo en la guerra contra Gran Bretaña, para reponer fuerzas de la Luftwaffe a fin de reanudar la partida? ¿Qué habría sucedido si la Batalla de Inglaterra, iniciada a fines de julio, hubiera seguido inmediatamente a la campaña victoriosa de Francia, con la cual la Luftwaffe hubiera dispuesto de cuatro a seis semanas más antes de la llegada del mal tiempo otoñal? ¿Cómo habrían sido las cosas si el «León Marino», cuyo inmediato

salto sobre las islas era esperado por el Alto Mando Británico con tanta ansiedad, no hubiera sido contenido por el mismo Hitler? ¿Habrían podido también en este caso resistir las fuerzas británicas el embate alemán? Aún hoy resulta muy difícil contestar a estos interrogantes. Sin embargo, yo creo que tanto la preparación dilatoria de la Operación León Marino, como la postergación del comienzo de la Batalla Aérea de Gran Bretaña y la suspensión de la ofensiva Aérea de Gran Bretaña sin haber obtenido una decisión, como también el rechazo de las pretensiones de Molotov probablemente obedecieron a la aversión que Hitler tuvo desde un principio por la guerra con el Oeste.

Con los preparativos para la campaña contra la Unión Soviética y el paulatino abandono de la Batalla de Inglaterra, Hitler fijó el rumbo de su maquinaría bélica nuevamente hacia el Este. Nosotros, modestos oficiales empeñados en el combate, no podíamos ni debíamos estar enterados de tales intenciones. Además, Hitler se esforzaba por ocultar a nuestros ojos y a los del mundo, sus verdaderas intenciones. La Nochebuena de 1940 visitó mi regimiento de caza en Abbéville y pronunció en tal ocasión un discurso de treinta minutos. Habló entonces otro Hitler, no era aquel que había conocido en la conversación que mantuvimos a solas en la Cancillería. Volvía a hablar el mismo Hitler que había conocido a través de sus discursos radiados. Manifestó entonces una certeza completa de la victoria; la guerra —dijo — prácticamente ya está ganada. «Ha caído un enemigo tras otro, evitándose la guerra en dos frentes». «Ha quedado conjurado el peligro de una agresión soviética, y Gran Bretaña será derrotada definitivamente mediante una intensificación insospechada de la guerra submarina y un poderoso aumento del rearme aéreo». «No existe coalición

alguna capaz de arrancar a Alemania el triunfo final…».

Nuestro pequeño auditorio creyó en ese momento escuchar los más íntimos secretos de Estado. Lo contrario era lo verdadero; cada frase pronunciada tenía el solo fin de ser propalada de boca en boca, y no habíamos oído otra cosa que un típico discurso de propaganda que no dejó de surtir el efecto que se proponía.

Mirando hacia aquel día ya lejano, y, ante la discrepancia de las palabras de Hitler con la situación real, se impone una pregunta que yo me formulara: ¿Estaba bajo el efecto de su autosugestión cuando nos ofreció una imagen tan impresionante y al mismo tiempo tan reñida con la realidad, saltando imaginativamente por sobre la campaña oriental y dándola ya por ganada? Teniendo en cuenta el desequilibrio entre las exigencias reales de la dirección de la guerra y el concepto que Hitler tenía de ellas y que dicha desproporción se hizo cada vez más evidente en el transcurso de la contienda, me inclino a responder afirmativamente a tal interrogante.

Efectivamente, en aquellos días de Navidad de 1940, de manera alguna podía hablarse de una inmediata terminación victoriosa de la contienda. La guerra se había extendido a los Balcanes y al África del Norte. Las operaciones iniciadas por los italianos en el verano de 1940 contra la atractiva meta estratégica del Canal de Suez, solo cobraron un ritmo más vivo con la intervención del Afrika Korps alemán creado a fines de dicho año. Pero el abastecimiento de Rommel a través del Mediterráneo requería cada vez mayores fuerzas de protección de la Luftwaffe. Pronto las vastas extensiones del Oriente habrían de abrir sus fauces para devorar nuestras fuerzas. Roosevelt estaba listo para arrojar en la balanza el gigantesco potencial bélico de los Estados Unidos. Y el último adversario que quedaba en Europa, Gran Bretaña, si

bien gravemente herida, permanecía aún invicta sobre sus islas, que habrían de constituirse en portaaviones para la posterior destrucción de Alemania desde el aire.

No puede sorprender la imposibilidad de forzar a la Gran Bretaña a capitular si se tiene en cuenta que se disponía solo de 600 bombarderos medianos y de 600 a 700 cazas de escaso radio de acción. No hay que olvidar que la Luftwaffe, al afrontar su prueba de fuego en la segunda Guerra Mundial, no tenía más que cuatro años y medio de existencia. En tan breve lapso surgió la fuerza aérea que en ese entonces fue la más poderosa del mundo, lo que sin duda representa de por sí un esfuerzo extraordinario, y tanto más mérito tiene la hazaña, si se considera que Alemania no solo carecía en un principio de una Fuerza Aérea, sino que tampoco se disponía de lo necesario para formarla: la infraestructura y los centros de instrucción, las unidades y sus mandos, las tripulaciones y los técnicos, la ciencía y la investigación aeronáutica, los aviones y las armas, e incluso la industria bélica que habría de producirlas, y finalmente, faltaban también las gigantescas plantas para la elaboración sintética de combustible líquidos y de explosivos, utilizando el carbón en la carencia de materias primas naturales.

Hazañas, limitaciones y errores

Ahora bien, al mismo tiempo la Luftwaffe debía compartir con las fuerzas del ejército y la marina los recursos del potencial de guerra nacional. Y en Alemania, de modo alguno se vivía entonces exclusivamente para el rearme. El sector civil de la producción experimentó idéntico auge, y nuevas viviendas y grandes edificios públicos surgieron al mismo tiempo que las fábricas de armamento y los cuarteles.

En el campo no solo aparecían nuevos campos de maniobras y de aviación, sino también innumerables establecimientos y colonias agrícolas. Las comunicaciones terrestres, gracias a las autopistas nacionales —a las que con frecuencia y falsamente se pretendió adjudicar un carácter puramente estratégico— llegaban a un grado de densidad y eficiencia extraordinarios En general, el pueblo alemán hacía gala en aquellos años de un despliegue de energías sin par. El mérito de que la Luftwaffe haya podido alcanzar su gran volumen no obstante la amplitud y diversidad de los programas de desarrollo general, corresponde sin lugar a dudas a su creador y comandante en Jefe: Hermann Goering.

Se calcula que el rearme aéreo de Alemania consumió un 40 por 100 del potencial nacional. Goering, impulsado por una gran energía y un amor apasionado a su arma, supo asegurarle el lugar que según sus convicciones le correspondía en el cuadro de una gran potencia militar continental. Consta, de todos modos, que la importancia de la Fuerza Aérea en cualquier guerra del futuro fue comprendida en Alemania desde el principio y con exactitud.

Sin duda se cometieron errores en la labor de organización. No es menos cierto que muchas cosas fueron realizadas demasiado aprisa y que también se sobrestimaron los propios recursos. Indudablemente, también eran exageradas las ideas en boga sobre los efectos de las fuerzas aéreas con los medios de combate de entonces, aunque con ello solo se adelantaba el pensamiento al desarrollo de la técnica. Pero los conceptos básicos sobre los cuales Hitler, aconsejado e impulsado por Goering, creó la Luftwaffe como arma autónoma, fueron correctos y acertados.

Con esta arma Hitler usó de un instrumento que, en cooperación con las unidades motorizadas del ejército, logró

los grandes éxitos de su estrategia de guerra relámpago. Sin embargo, la Luftwaffe de entonces no era aún el arma estratégica según los actuales conceptos. Cuando luego, en el verano de 1940 y contrariando las intenciones originales de la dirección alemana, hubo que emplearla para operaciones estratégicas contra Inglaterra, sus posibilidades de éxito naturalmente fueron muy reducidas, por lo inadecuado de sus efectivos y de su material para tales fines. Faltaba toda experiencia acerca de la cantidad de fuerzas necesarias y de los métodos a emplear en las operaciones aéreas estratégicas. Se desconocía la posibilidad de sus efectos. La guerra civil española solo había aportado enseñanzas y experiencias en el aspecto técnico y táctico Fue campo estratégico virgen el que pisamos en el verano de 1940.

Durante la Batalla de Inglaterra la Luftwaffe realizó operaciones totalmente nuevas en la historia militar, de las cuales nombraré las más importantes:

1.º La lucha por la superioridad aérea, independiente de las operaciones terrestres.

2.° El bombardeo aéreo estratégico diurno con escolta de cazas.

3.° El bombardeo aéreo estratégico nocturno.

4.° El empleo de la aviación de caza en tareas de caza-bombardero.

5.º La guerra aérea estratégica contra las comunicaciones marítimas.

Ninguna de estas operaciones alcanzó un éxito completo, simplemente porque ni una sola de ellas era factible de ser realizada con los medios que la Luftwaffe disponía entonces. Además, era menester reunir en el combate experiencias prácticas, que casi sin excepción no podían suplirse por previos estudios teóricos. Estas experiencias no beneficiaron únicamente a Alemania, sino a todos los beligerantes.

El potencial de guerra alemán de ahora en adelante tuvo que satisfacer otras exigencias, cada vez mayores, mientras disminuían sus recursos progresivamente, al punto de no alcanzar aún para proteger el techo de la casa propia. Los aliados, en cambio, en forma lenta pero segura, iban movilizando y ampliando el suyo. Sobre esta base y evitando la mayoría de nuestros errores y valiéndose de las experiencias alemanas, crearon las fuerzas aéreas estratégicas, con las que aplastaron a Alemania. Durante la Batalla de Inglaterra, la Luftwaffe demostró sus limitaciones y sus debilidades ante el mundo entero, perdiendo su aureola de invencibilidad. Más aún, ocurrió algo imprevisto: El primer paso que dio Alemania durante la Batalla de Inglaterra en el campo virgen de la estrategia aérea, constituyó una experiencia pensable para el segundo, que definitivamente conquistó el triunfo. Este segundo paso lo dieron los aliados empezando por pisar las huellas alemanas. El primero había estado plagado de riesgos y peligros; al darlo, Alemania tambaleó pero no cayó. El segundo paso llevó la victoria a los aliados, y a Alemania la derrota.

CAPÍTULO XV

UNA PESADILLA SE HACE REALIDAD: GUERRA EN DOS FRENTES

A fines de 1940, los Jefes de los regimientos emplazados en el Canal solicitamos un retiro alternado de las operaciones para nuestras unidades agotadas, y brindarles así un período de descanso. Se accedió a nuestra demanda, y en febrero de 1941 le tocó el turno a mi regimiento. Regresamos a nuestros aeródromos de paz en el oeste de Alemania, donde el material de vuelo fue objeto de completamiento de equipos y de prolijas inspecciones técnicas. Goering concedió a los pilotos un período de descanso para practicar esquí, esparcimiento del que disfrutamos plenamente.

Al regresar de los Alpes a fines de febrero de 1941, tostados por el sol, de excelente humor y restablecidos moral y físicamente, fuimos enviados a la Bretaña para proteger los acorazados anclados en Brest y los refugios de cemento armado para submarinos que en aquel tiempo estaban en construcción. Pero, generalmente un piloto de caza no se entusiasma mucho con semejante tarea de defensa estática, pues su elemento está en el ataque, en la búsqueda, la caza y la destrucción del enemigo. Solo en tales circunstancias un

aviador de caza apto y apasionado puede poner en juego toda su habilidad y llegar al máximo de su rendimiento. Atadlo a una tarea estrecha y privadlo de la iniciativa propia, entonces veréis como pierde lo mejor y lo más valioso que posee: el espíritu ofensivo, el entusiasmo por el combate, el instinto de piloto de caza. El arma de caza no soporta grillos ni ataduras, y menos aún cuando la mentalidad terrestre los impone. La aviación de caza no es otra cosa que un arma selecta. Los aviones de caza, de extraordinario costo, que son concepciones de geniales diseñadores y obra de técnicos diligentes y obreros altamente especializados, puesto en manos de hombres capaces elegidos concienzudamente, y con amplio adiestramiento, se convierten en armas de máxima eficacia, pero también de extrema sensibilidad. Es un arma comparable a una navaja cuyo manejo requiere mano delicada y prudente. Quien la esgrime a modo de cuchillo de carnicero, no debe extrañarse si pronto se inutiliza.

Sin mayor entusiasmo pues, fuimos a Bretaña. «Defensa Aérea», tal era nuestra tarea allí y de la cual no esperábamos mucho entonces, porque nos imponía una espera pasiva. Hacía exactamente cuatro meses que había obtenido mi última victoria, y aproveché el vuelo de traslado de Düsseldorf a Brest para aterrizar con mi ayudante, el suboficial primero Menge, en Le Tourquet, y realizar desde allí una incursión privada sobre la isla británica. Al principio no apareció ningún caza enemigo, pero como continuamos provocando con nuestra presencia, hasta hartar la paciencia del Fighter Command, este envió una escuadrilla de Spitfires para recibirnos. Felizmente los avisté ascendiendo hacia nosotros; cuando llegaron a los 1000 metros de altura los sorprendí, y colocándome detrás de uno de ellos logré tocarle con numerosos impactos de ametralladora y cañón,

hasta verlo en llamas. El piloto abandonó la máquina, mientras Menge a su vez derribaba a otro. Por entonces ya teníamos tanques de combustible auxiliares y pudimos así continuar satisfechos el vuelo a Brest, adonde ya había llegado el regimiento.

Según esperábamos, no había nada que hacer allí. Una que otra vez atrapábamos al Spitfire de reconocimiento «de turno» pero tales operaciones no eran al fin y al cabo, una tarea apropiada para todo un regimiento de caza. Opté entonces por aprovechar el tiempo para aumentar el grado de instrucción de la unidad, pero no podía menos que envidiar a Moelders, que estaba otra vez con su regimiento en la costa del Canal, manteniendo el contacto con los cazas británicos. Se hallaba en la cúspide en número de victorias aéreas; Wieck había caído y Balthasar estaba herido.

Langostas y Spitfires

El 15 de abril celebró su cumpleaños Osterkamp, quien entonces tenía el cargo de Comandante de Caza de la zona de Calais con asiento en Le Tourquet. Fui invitado a la fiesta; cargué mi nuevo Me-109F con un enorme canasto de langostas y las correspondientes botellas de champaña y despegué en compañía de mi ayudante, el teniente primero Westphal, Era aquella una ocasión muy tentadora para efectuar otra pequeña visita privada a la isla, y así lo hice. Al poco tiempo avisté un Spitfire que volaba aislado. Tuvimos con él un combate furioso en que el destino decidió en mi favor. Aquel tenaz adversario se precipitó a tierra, envuelto en llamas, sobre una pequeña aldea al oeste de Dover.

Poco después vimos ante nosotros un escuadrón completo de Spitfires en ascensión. Uno de ellos se quedaba

rezagado. Logré acercarme sin que me advirtieran y lo reduje a pedazos desde corta dictancia. Nos acercamos a la formación en la continuación del mismo ataque y derribé mi tercer aparato, con el que casi choqué mientras hacía fuego. No pude observar su impacto sobre tierra, ni lo pudo hacer tampoco Westphal, quien también se hallaba en favorable posición de tiro, pero en aquel momento tenía todas sus armas trabadas. En aquel instante los Spitfires nos atacaron simultáneamente y no nos quedó otro recurso que tomar las de Villadiego. ¡Motor a pleno y picada brusca hacia las aguas del Canal! Nos acometían furiosamente con todas sus armas. Westphal iba más rápido que yo; algo le sucedía a mi «cacharro».

Sobre la base de Le Tourquet hicimos nuestra señal de victoria con impetuosos movimientos. Me preparé para aterrizar y observé que el personal de tierra hacía toda clase de desenfrenados ademanes y disparaba señales rojas de advertencia. ¡Finalmente caí en la cuenta! Poco había faltado para que efectuara un aterrizaje sobre la panza, no previsto en el programa. Al accionar el botón para sacar el tren de aterrizaje, mi avión no había extendido las patas, sino que las había retraído. Todo ese tiempo había volado con las ruedas afuera. Involuntariamente durante el combate había oprimido el botón con la rodilla izquierda; después caí en la cuenta de porqué había tenido que compensar la incidencia y porqué se habían alterado desfavorablemente las condiciones de vuelo de mi avión. Por fortuna las langostas y el champaña llegaron a salvo. Junto con el informe sobre los Spitfires derribados pude entregar a Osterkamp el suculento regalo de cumpleaños.

Dos días después, el 17 de abril de 1941, capitularon en los Balcanes los restos del ejército yugoslavo. Tampoco esta campaña había sido prevista en los primeros planes de

Hitler. Sin embargo, tras la fría despedida de Molotov en Berlín, se había impuesto la necesidad de dar la voz de alto a las ambiciones expansionistas de los soviets en aquella región. El Reich ofreció garantías de seguridad a Rumania, que las aceptó abriendo sus fronteras a las tropas de la Wehrmacht. El 1.º de marzo de 1941, Bulgaria se adhirió al Pacto Tripartito, y unas semanas después, Yugoslavia siguió el ejemplo; pero a las 48 horas cayó el gobierno yugoslavo, favorable al Eje, y ante aquella situación el Reich se vio precisado a intervenir por la fuerza de las armas. Concentradas las fuerzas en pocos días —el ejército de Weichs en Carintia, Estiria y el sur de Hungría, y el de List, en la región montañosa de la frontera greco-búlgara—, comenzó el 6 de abril la campaña de los Balcanes, durante la cual, por última vez, las unidades mecanizadas del ejército, con la cooperación ejemplar de la Luftwaffe, derrotaron definitivamente y en un tiempo mínimo a un adversario valiente y fuerte. El VIII Cuerpo Aéreo, al mando del gran especialista de la cooperación, Von Richthofen, confirmó nuevamente su justa fama. Mientras List vencía, con el eficaz apoyo de los Stukas, la defensa encarnizada de la fuerte línea Metaxas, y el 9 de abril tomaba Salónica, Weichs y Kleits avanzaron en tenaza desde el Norte y el Este sobre el grueso del ejército yugoslavo. El día 9 de abril cayó Nisch y el 11 Agram. Belgrado sufrió la misma suerte el 13, y el 17 la campaña finalizó con la rendición incondicional. El 23 de abril, el gobierno griego huyó a Creta con las tropas británicas, que se hallaban en Grecia desde marzo, y el 2 de mayo la península helénica entera estaba en poder de la Wehrmacht. Aquel desafortunado país no habría de volver al sosiego hasta mucho después de terminada la segunda Guerra Mundial.

El 20 de mayo se inició la conquista de la isla de Creta

por tropas aerotransportadas, la operación más grande en su género en lo que iba de guerra. A pesar de las fuertes pérdidas de la Luftwaffe, la operación fue un éxito brillante. El 2 de junio fue arrojado de la isla hasta el último británico, y la propaganda alemana presentó aquella operación como una especie de ensayo general para la pretendida inminente invasión de la isla británica.

En tal sentido también se explayó Goering cuando a fines de abril reunió en París a los jefes de las unidades de la Luftwaffe en Francia. Sin dejar lugar a dudas, manifestó enfáticamente que la Batalla de Inglaterra había sido un simple preludio de la derrota definitiva del adversario británico, que sería llevada a cabo mediante una enorme intensificación de la guerra aérea y de la guerra submarina para terminar con la invasión del mismo territorio británico. No puedo negar que Goering esbozó estos planes de manera muy convincente, ya que creíamos entonces en la existencia de la capacidad de producción de armamentos, indispensable para ponerlos en práctica.

Terminada la conferencia, Goering nos llevó aparte a Moelders y a mí. Radiante de buen humor, quería saber lo que pensábamos de lo que acababa de exponer. Se reía de contento y se frotaba las manos con satisfacción. «Todo aquello no es verdad», dijo, y nos confió bajo compromiso del más estricto secreto que la conferencia no era sino parte de un «bluff» descomunal, destinado a tender un velo sobre las verdaderas intenciones del Alto Mando alemán, es decir, la inminente campaña contra la Unión Soviética. Me quedé como paralizado. Ahí estaba lo que desde el comienzo de la contienda pendía amenazante sobre nosotros, como la espada de Damocles; ¡la guerra en dos frentes iba a ser una realidad! Me embargó la sombría idea de la lucha contra la Unión Soviética —un coloso por su potencial humano y sus

recursos naturales—, cuando había quedado demostrado, en la primera arremetida, que nuestras fuerzas eran demasiado débiles aún para derribar al adversario británico. Ahora íbamos a dirigirnos, sin tener las espaldas libres, contra un enemigo nuevo, desconocido y gigantesco.

Reanudar las operaciones contra Gran Bretaña ya habría sido una resolución grave a la luz de nuestras experiencias, pero conocíamos al enemigo y el potencial que lo respaldaba, sabíamos dónde acometer y cómo hacerlo. ¡Claro está que no era fácil! Pero la operación sería posible concentrando en ella todos nuestros esfuerzos Era incompatible con la mentalidad alemana y con la mía en particular, el abandonar una empresa ya iniciada, conformándose con un éxito a medias, para dedicarse a otra nueva antes de llevar a término la primera. Formaba un contraste completo también con lo que Hitler me había dicho personalmente en su discurso de Navidad ante el regimiento: que eludiría la guerra en dos frentes, anulando a los adversarios uno por uno. Tal concepción, yo la admiraba. La expuesta por Goering, en cambio, me llenó de extrema desconfianza e incluso de espanto. Totalmente consternado, no dejé de manifestar mis preocupaciones. Pero estaba solo con mi opinión; no solamente Goering sino también, con gran asombro mío, el amigo Moelders estaba muy entusiasmado. La Luftwaffe —dijo Goering— conquistaría en el Este nuevas e imperecederas glorias. La aviación rusa era fuerte numéricamente, pero muy inferior en cuanto a la calidad del personal y material. Solo habría que derribar al guía de una formación, para que el resto perdiera el camino de regreso; podríamos entonces derribarlos como a platillos en el polígono de tiro.

¿Y Gran Bretaña?

Escuché a Goering sin contagiarme en lo más mínimo de su euforia y menos aún me dejé convencer por sus argumentos. ¿Y Gran Bretaña?, pregunté. El Mariscal hizo un ademán disciplente. En dos, cuando mucho tres meses, el coloso ruso quedaría derrumbado, y entonces arrojaríamos todas nuestras fuerzas, multiplicadas por los infinitos recursos estratégicos del gigantesco imperio rojo, contra el adversario occidental. El Führer no podía llevar todas las fuerzas a la lucha contra Gran Bretaña, mientras le amenazara por las espaldas una potencia cuyas intenciones agresivas ya no admitían dudas. Para las primeras cuatro o seis semanas de la campaña rusa, Moelders iría al frente oriental con su regimiento. En el Oeste no permanecerían más que los regimientos de caza 2 y 26, junto con algunos grupos de instrucción. Cada uno de estos últimos formaría un escuadrón de combate. Luego yo debía relevar a Moelders con mi regimiento en el Este. «Usted hará entonces lo que quede por hacer, Galland», dijo Goering con su afabilidad paternal, y pleno de optimismo nos despidió.

Regresé al regimiento lleno de dudas, profundamente preocupado. A nadie podía confiar mi estado de ánimo, pues Goering nos había impuesto el más estricto secreto. Quizá —me decía para mis adentros— tú veas las cosas únicamente desde tu limitado horizonte de modesto jefe de regimiento. Sin embargo la amenaza del Este no perdía nada de su terrible realidad; tan solo se podía esperar que la campaña de Rusia se realizara conforme a las previsiones y que fuera ganada en la misma forma que nuestras anteriores

campañas relámpago. Yo por mi parte cifraba muchas esperanzas en la eventualidad de un quebrantamiento interno del régimen de terror soviético, y también antes había mostrado tal posibilidad a Goering, quien se volvió muy serio, rechazando enérgicamente mi razonamiento: «No me hable usted de un posible derrumbe interno del sistema bolchevique. El Führer descarta totalmente semejante posibilidad, y le recomiendo a usted no incurrir en riesgos hablando con nadie sobre este punto. Hasta entre nosotros una rebelión sería empresa descabellada, y con más razón en la Unión Soviética, donde todo intento dirigido contra el régimen que tiene veinte años más que el nuestro, sería locura y suicidio. El Führer rechaza rotundamente escuchar tales ideas, que no entran en sus cálculos. Solo la fuerza de las armas puede destruir a la Unión Soviética. ¡Y la destruiremos! ¡Tenga la plena seguridad!».

En uno de aquellos días cuando la guerra con la Unión Soviética, surgida como un obscuro nubarrón en el horizonte bélico, se iba extendiendo amenazante sobre nosotros, Goering me hizo intervenir en uno de los episodios más misteriosos de la contienda. Su actor principal, Rudolf Hess, se halla actualmente entre rejas en la prisión de Spandau.

Al anochecer del 10 de mayo de 1941, me llamó por teléfono el Mariscal del Reich, evidentemente muy agitado, y me ordenó despegar inmediatamente con todo el regimiento. La orden parecía carecer de sentido, pues además de que el crepúsculo había comenzado, no teníamos informes sobre incursiones enemigas. Así se lo hice notar a Goering.

«¡Incursiones! —exclamó—. ¿Quién habla de incursiones? ¡Usted tiene que impedir una excursión! ¡El lugarteniente del Führer se ha vuelto loco y se halla en vuelo

hacia Inglaterra pilotando un Me-110! ¡Hay que derribarlo a toda costa!». Le pedí los datos sobre la ruta y hora de partida probable de la máquina, y recibí orden de informarle personalmente sobre el resultado de mi misión.

Cuando colgué el auricular del teléfono, no sabía si el loco era el lugarteniente del Führer, el Mariscal del Reich o yo. De cualquier modo, era loca la orden recibida. Nos quedaban unos 10 minutos de visibilidad, y a aquella hora, numerosos Me-110 se hallaban realizando vuelos de prueba, para ser empleados posteriormente como cazas nocturnos. ¿Cómo habríamos de saber cuál era el de Rudolf Hess? Así las cosas, ordené un despegue puramente simbólico. Cada jefe de grupo debía enviar uno o dos aviones. No les dije por qué ni para qué, y para ellos, seguramente, el loco era yo.

Mientras tanto, tomé la carta y traté de calcular la distancia y la duración de vuelo entre Augsburgo e Inglaterra. Si era verdad que Hess había despegado del aeródromo de la fábrica Messerschmitt en Augsburgo, tenía pocas probabilidades de llegar a Inglaterra, su supuesta meta. Fuere como fuere, para un veterano de la primera Guerra Mundial, como lo era Hess, era necesario una buena dosis de coraje, discernimiento y capacidad de pilotaje, o bien una demencia como para intentar semejante empresa.

Formulé estos comentarios cuando informé a Goering sobre el fracaso de nuestra «acción». Le expliqué que Hess, de alcanzar efectivamente la costa británica desde Augsburgo, sería derribado por los Spitfires.

Sin embargo, su Me-110 llegó hasta Escocia, donde al parecer se le agotó el combustible. Saltó con paracaídas y fue detenido por un campesino a medio armar, en las cercanías de la localidad de Paisley.

Rudolf Hess vuela, a Inglaterra

El 12 de mayo, el Partido dio en Berlín el siguiente comunicado oficial: «El compañero de partido Hess, a quien el Führer había prohibido continuar sus actividades aeronáuticas a causa de un enfermedad que se iba agravando en los últimos años, contrariando esta orden expresa, consiguió entrar en posesión de un avión. El 10 de mayo a las 18 horas, partió de Augsburgo en un vuelo del cual no ha regresado hasta el día de hoy… Por lo que se desprende de los papeles que dejó parece haber vivido en la firme ilusión de poder lograr un entendimiento entre Alemania y Gran Bretaña, mediante gestiones personales ante británicos de su antigua amistad».

Fueren cuales fueren los entreactos de este vuelo, un hombre había intentado accionar en el último momento el freno de emergencia de un tren que se precipitaba por vías fatales.

Comenzó la concentración en el Este. Regimiento tras regimiento se trasladaron a las zonas de concentración en el Este, y todo el peso de la lucha contra la Royal Air Force recayó sobre nuestras dos únicas unidades de caza que quedaron en el Oeste. El Regimiento de Caza 2 se instaló al sur del Sena, y el 26 volvió al Paso de Calais, donde mi plana mayor se instaló en Audembert. Los británicos iniciaron entonces su ofensiva «non-stop» —(sin interrupciones)— y si la propaganda alemana la presentaba como ofensiva «non-sense» (sin sentido), lo hacía ciertamente siguiendo su acostumbrada forma despectiva, que a nosotros, los soldados que combatíamos, nos resultaba a veces insoportable; no obstante, el calificativo era

justificado en su esencia. Iniciáronse estas operaciones con barridos de caza, pasando luego a la realización de incursiones de bombarderos con escolta de caza, que se intensificaron especialmente a partir del comienzo de la ofensiva en el Este. No se advertía ninguna finalidad estratégica en estos ataques, que se sucedían diariamente con regularidad una o dos veces por día. Solo una vez fueron atacados objetivos industriales al oeste de Colonia mediante una incursión en vuelo rasante a través de Holanda, formación que sin embargo interceptamos en su vuelo de regreso, y le produjimos la perdida de ocho bombarderos y varios cazas. De cualquier manera, los papeles habían cambiado desde 1940. La Royal Air Force ahora atacaba, y nosotros pasábamos a la defensa en la medida de nuestras posibilidades. La relación numérica había sufrido una fuerte alteración en desventaja nuestra.

El 1.º de mayo, el comandante de la Flota Aérea 3, Mariscal Sperrle felicitó a mi regimiento por su 500 victoria aérea, cifra que hasta fin de año aumentó casi el doble. El considerable drenaje que nuestras fuerzas del Canal habían sufrido, tuvo como consecuencia que —previo cauteloso reconocimiento— el enemigo intentara la conquista de la superioridad aérea en una zona que estaba defendida solo por escasos efectivos.

El 21 de junio —era un radiante día de sol que aún recuerdo con gran exactitud y que no olvidaré jamás— los radares Freya anunciaron hacia mediodía, la «aproximación de numerosas fuerzas». Según se comprobó más tarde, se trataba de una formación de bombarderos Bristol-Blenheim, que atacó a St. Omer bajo la escolta de unos 50 Spitfires y Hurricanes. Ordené el despegue de los tres grupos, que poco después se vieron envueltos en violentos combates con grandes pérdidas para ambas partes.

A las 12.24 despegué con el escuadrón qué, por turno, estaba a mis órdenes directas aquel día. A unos 3500 metros de altura, avisamos la formación enemiga, que acababa de bombardear el aeródromo de Arques cerca de St. Omer. A través de los cazas escolta, me lancé con mi formación desde una altura mayor sobre el enjambre de bombarderos e hice fuego desde mínima distancia contra el avión del extremo derecho de la última escuadrilla. El Blenheim se incendió al instante, y una parte de la tripulación abandonó con paracaídas el aparato, que hizo explosión al caer en la zona de St. Omer; eran las 12.32 horas, mi victoria aérea número 68, a los ocho minutos después del despegue.

Mientras tanto, mi formación lucha a brazo partido con los Spitfires y Hurricanes. Nuestro escuadrón es el único que en este momento tiene contacto con los bombarderos. Colándome nuevamente por entre los cazas, ataco por segunda vez a otro Blenheim, esta vez de la primera escuadrilla. Llamas y humo negro salen de su motor derecho. Se aparta de la formación y veo como se abren dos paracaídas. Son las 12.36. Victoria aérea número 69.

Pero ahora los Spitfires me «pisan los talones». Los proyectiles trazantes pasan a una distancia peligrosa. Con virajes, trato de sustraerme a su fuego; media vuelta con inversión brusca y me libro de los perseguidores. Me oculta una protectora capa de bruma. Sin embargo, he recibido mi parte. El radiador derecho ha sido alcanzado por los impactos y dejo atrás una larga estela blanca. Poco después se engrana el motor. ¡Aterrizaje de emergencia! Por fortuna estoy sobre el aeródromo de Calais-Marck. Aterrizo sin novedad sobre la panza y a la media hora un Me-108 me lleva de vuelta a mi regimiento.

Después del almuerzo sigue el baile. A las 16 horas hay una nueva alarma. Grandes formaciones de cazas británicos

se aproximan sobre el Canal. De nuevo todas las máquinas disponibles se oponen al adversario. Mi fiel ayudante Hegenauer, que desde el año anterior me acompañara en casi todos mis vuelos sobre la isla, ha sido derribado al mismo tiempo que yo, y por este motivo despego individualmente. Al sudeste de Boulogne avisto a mi primer grupo, al que quiero reunirme. Al lado y a una altura menor avanza una formación de Spitfires. De improviso ataco a una de sus últimas máquinas, ¡desgraciadamente no fue la última de todas! Envuelto en llamas el Spitfire se precipita a tierra. Victoria número 70. Una bonita cifra redonda pienso mientras observo su caída, para poder informar sobre el lugar exacto donde toca tierra, pues no tengo testigos por volar individualmente.

Un día inolvidable.

¡Maldición! Infernales detonaciones en mi máquina me hacen sobresaltar. ¡Me han alcanzado! Es el castigo por no prestar durante breves segundos la debida atención al combate. Siento fuertes golpes en mi cabeza y el brazo derecho. La máquina está maltrecha, los planos desgarrados por proyectiles de cañón. Las granadas del Spitfire han destrozado el costado derecho de mi máquina, y a mi lado se abre el vacío. Chorrea gasolina y líquido refrigerador. Instintivamente había virado hacia el Norte, y la tranquilidad vuelve cuando compruebo que el Me-109, no obstante su estado y el motor detenido, sigue volando pasablemente y responde a los mandos. Otra vez más he tenido suerte, me digo, y quiero intentar el regreso planeando. Estoy a una altura de 6000 metros.

La cabeza y el brazo sangran, pero no tengo tiempo para

sentir dolor; por de pronto, no parece haber sido herida ninguna parte vital de mi humanidad. De estas reflexiones reconfortantes me arranca otra detonación, seca. El tanque, que hasta entonces iba vaciándose pacíficamente, ha estallado. De inmediato, toda la cola está en llamas. El combustible encendido entra en la cabina y el calor deja de ser agradable. Confieso que un susto mortal me invadió por todas las partes disponibles para ello. Un solo pensamiento: ¡Afuera! ¡Afuera! ¡Afuera! ¿Arrojar el techo de la cabina? ¡Imposible; debe estar trabado! ¿Habré de quemarme vivo allí encerrado? Me deshago febrilmente del correaje y trato de levantar el techo de la cabina. La corriente del aire lo ajusta con fuerza. Por donde mire, me envuelven las llamas. ¡Debes lograr salir! ¡No puedes achicharrarte aquí! Me asalta el terror; vivo los segundos más terribles de mi existencia. Empujo nuevamente contra el techo, en un último esfuerzo, y cede; luego, el viento lo arranca. Efectúo una cabriola pronunciada, seguida por un fuerte golpe de palanca adelante, pero la maniobra no da el resultado esperado de arrojarme afuera de aquel ataúd ardiente que poco antes era aún mi bien querido y fiel Me-109. El paracaídas queda trabado en la parte fija del techo de la cabina, la máquina entera está ahora en llamas y cae conmigo hacia la profundidad. Me aferró con un brazo al mástil de la antena y doy puntapiés en toda dirección. ¡En vano! ¿Habría de perderme en el último instante, ya casi en libertad? Ignoro como logré finalmente desprenderme. De pronto caigo, dando varias vueltas en el aire. ¡Gracias a Dios! En mi excitación casi acciono la argolla que desprende el paracaídas en lugar de la de apertura del mismo. En el último momento advierto el error, y un nuevo susto me calienta la sangre como un rayo, pues poco faltó para que mi persona y el paracaídas llegaran a tierra por separado, lo cual

seguramente no se hubiera traducido en beneficio de ninguno de los dos. Siento una inerte sacudida, y me encuentro suspendido del paracaídas, que me lleva silenciosa y pacíficamente hacia tierra.

Abajo veo una columna de humo negro que señala donde se estrelló mi Me-109. En realidad habría debido aterrizar como un mono sobre las copas del bosque de Bolonia, pero el paracaídas se limitó a rozar un álamo de gran tamaño y a cerrarse, por lo que caí más rápidamente pero con relativa fortuna, pues el suelo era blando y pantanoso. Hasta este momento, la extrema tensión de los nervios y la energía me habían sostenido, pero entonces sucumbí. Me sentía miserablemente mal, quemado en algunas partes del cuerpo, sangrando copiosamente de la cabeza y del brazo, con un tobillo dolorosamente dislocado, no podía ni caminar ni mantenerme de pie. Finalmente aparecieron unos campesinos franceses muy desconfiados y poco amables, que me llevaron a una granja. Los primeros alemanes que vi, eran hombres de la Organización Todt procedentes de una obra cercana. Me cargaron en un automóvil y me condujeron hacia Audembert, a mi regimiento.

Allí mi ausencia ya había suscitado temores, de modo que todos me recibieron con gran regocijo. Después de beber un coñac de «gran calibre» y de encender el cigarro tradicional de cada victoria aérea, ya me sentí mucho mejor. Mi amigo, el doctor Heim, que me remendó en el hospital de la Marina, se hizo acreedor a mi especial gratitud, por permitirme continuar fumando sobre la mesa de operaciones, y ante todo porque no trató de sujetarme allí, dejándome regresar al regimiento, cuyo mando pude así seguir ejerciendo, aunque por un tiempo únicamente desde tierra.

Los sucesos del día —el regimiento Schlageter registró en esa jornada 14 victorias— se difundieron rápidamente. Recibimos felicitaciones de todas partes, y tanto mi «segundo nacimiento» como mi 70 victoria fueron festejados debidamente. Osterkamp vino desde Le Touquet y la noticia que me trajo, aparte de sus felicitaciones, me sorprendió como un rayo en cielo despejado. Nadie había esperado semejante cosa y yo menos aún. Las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero había sido hasta entonces la más alta distinción al valor en Alemania. En nuestro concepto ya no podía ser superada en esta guerra. Pero aquella noche, muy tarde, llegó del Cuartel General del Führer la confirmación telegráfica: «… otorga a usted, como primer oficial de la *Wehrmacht* alemana, las Hojas de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, Firmado: Adolfo Hitler».

CAPÍTULO XVI

EL FRENTE ORIENTAL, VERDUN DEL AIRE

Con las primeras luces del día siguiente, 22 de junio de 1941, se inició la ofensiva alemana contra el imperio soviético, mediante un gigantesco fuego a lo largo de un frente de unos 3500 kilómetros. Tres grupos de Ejércitos participaban en ella. Von Leeb avanzó con los Ejércitos Busch, Von Kuechler, el grupo blindado Hoeppner y la Flota Aérea Keller desde la Prusia Oriental en dirección a Leningrado. En la zona de Varsovia se había concentrado el Grupo de Ejércitos Von Bock con los Ejércitos Von Kluge, Von Weichs y los Grupos Blindados Guderian y Hoth, más la Flota Aérea Kesselring. Este Grupo, el más poderoso, tenía por objetivo Moscú. Desde el sur de Polonia y la Galitzia avanzaba sobre Ucrania Von Rundstedt con los Ejércitos Von Reichenau, Von Stülpnagel, el Grupo Blindado Von Kleist, la Flota Aérea Loehr y formaciones húngaras y eslovacas.

En los flancos de aquel extenso frente combatían nuestros aliados los finlandeses, que bajo el mando del Mariscal Mannerheim, se dirigieron conjuntamente con el ejército Dietl sobre el estrecho de Carelia entre los Lagos Onega y Ladoga. Los rumanos a las órdenes del Mariscal

Antonescu tenían por objetivo contribuir a liberar con el ejército alemán Von Schoberth las partes orientales de su territorio patrio, ocupado por los soviets, y avanzar a través del río Pruth sobre Odessa.

Había comenzado una campaña cuyas proporciones no tenían parangón hasta entonces en la historia militar. Ni la extensión del territorio, ni las masas humanas del adversario soviético, inimaginables para la mentalidad europea, parecían afectar las operaciones, cuyo desarrollo se producía de acuerdo con los planes. Aplastando toda resistencia, las puntas de lanza blindadas alemanas penetraban en el territorio adversario, y ya en los primeros días se provocaron enormes bolsones, en los cuales fueron tomados prisioneros y material de guerra en cantidades que hasta el momento eran consideradas imposibles.

Bombarderos, Stukas, cazas y aviones de ataque alemanes emergieron desde el primer día de la campaña, de un frente envuelto en llamas, para atacar sin tregua los aeródromos y bases del enemigo, hostilizar concentraciones de tropas y reservas, destruir abastecimientos, para apoyar al Ejército, siguiendo los eficientes procedimientos ya probados en las campañas del Oeste y de Polonia. Particularmente, los Stukas y las unidades de ataque rasante conquistaron grandes éxitos en el apoyo directo al Ejército. Los cazas obtuvieron rápidamente gran número de victorias. El valor combativo y el grado de instrucción de los pilotos soviéticos eran muy inferiores a los nuestros durante el comienzo de las hostilidades. Poco después de que yo recibiera las «Espadas», esta condecoración fue otorgada también a Moelders, quien pocas semanas después llegó a la 100 victoria aérea; como recompensa fue el primer soldado de la *Wehrmacht* en recibir los «Brillantes para las Hojas de Roble».

Jamás se logró la anulación completa del poder aéreo soviético según la idea de Douhet. Nuestra superioridad era manifiesta y se mantuvo por un tiempo que excedió mucho al término previsto para la duración de la campaña. Mas para lograr la destrucción total de la aviación enemiga hubiera sido necesario disponer de una poderosa fuerza aérea estratégica. Pero no existía tal fuerza, y la enorme extensión del teatro de operaciones y la cantidad de las tareas dispersaron las fuerzas de la Luftwaffe. Progresivamente perdía su carácter de arma autónoma; las exigencias de esa guerra incomparable hasta entonces por sus proporciones y dureza, la forzaron a desenvolverse como simple arma adicional del ejército. Conforme a sus peculiaridades, la Luftwaffe, como también la marina, había sido concebida y estructurada como parte autónoma de la *Wehrmacht*, con sus propias leyes orgánicas. A pesar de haberse tenido la visión exacta de su importancia, el tiempo no fue suficiente para que evolucionara como correspondía. Luego las circunstancias la obligaron a abandonar sus propias concepciones y, convertida en una especie de «brigada de bomberos» del ejército, se consumió, quedando cada vez más supeditada al pensamiento táctico terrestre.

En esta forma, y sin quererlo, casi habíamos adoptado el criterio del adversario soviético. En efecto, el arma aérea soviética nunca fue una fuerza autónoma, sino parte integrante del ejército rojo. Como tal, quizá tenía una organización más adecuada que la Luftwaffe, y obedeciendo a su tarea específica, había renunciado desde el principio a cualquier finalidad estratégica que mereciera tal nombre, para consagrarse exclusivamente al apoyo de las operaciones del ejército. En consecuencia, su tarea principal era el ataque en vuelo rasante, y todo excombatiente del frente oriental sabe por experiencia en qué medida los Ratas, los Jl 2, los

Mig y los Lag, les hicieron difícil la vida. En cambio, era rudimentario el concepto que la aviación soviética poseía sobre las tareas estratégicas; la calidad de su equipo técnico era deficiente, y el adiestramiento de sus tripulaciones insuficiente. Pero logró su objetivo limitado y casi exclusivo, de apoyar en la medida de sus fuerzas las operaciones del ejército, y nosotros, a pesar de nuestra superioridad, nunca pudimos neutralizar tales acciones. Como la mayoría de los centros de producción soviéticos se hallaban fuera del alcance de la Luftwaffe, el cúmulo de nuestras victorias en combate aéreo, que llegó a proporciones casi astronómicas, solo podía ofrecer alivios momentáneos y locales. Era como exterminar hormigas matándolas una a una, sin llegar nunca al hormiguero.

Otros factores desventajosos fueron para nosotros el escaso desarrollo de aquel país, las enormes distancias, el mal estado de los caminos, y las dificultades de abastecimiento. Por la cantidad de medios técnicos que poseen las fuerzas aéreas, dependen en mayor grado que cualquier otra arma del apoyo logístico, y por lo tanto del buen funcionamiento de los servicios de conservación y reparación. No fueron los cazas ni la artillería antiaérea del enemigo los que nos infligieron las pérdidas más graves, fue la falta de todos los recursos imprescindibles para el empleo de un arma técnica altamente desarrollada y por ende sensible. Estas circunstancias redujeron al poco tiempo la capacidad combativa de la Luftwaffe en Rusia.

Uno de los fundamentales principios del empleo del arma aérea, es la formación de la masa en el lugar decisivo. Sin embargo, la extensión cada vez mayor del frente en el Este y las exigencias del ejército que aumentaban día a día, hicieron difícil la aplicación de aquel principio. A pesar de la superioridad que en general teníamos y nuestras pérdidas

relativamente leves, se podía anticipar el día en que la fuerza de la Luftwaffe sucumbiría por desgaste. Hasta entonces, era forzoso terminar victoriosamente la campaña y los éxitos logrados parecían justificar tal esperanza.

Los partes especiales del frente oriental se sucedían con rapidez. Cerca de Uman fueron encerrados y aniquilados en un bolsón dos ejércitos soviéticos íntegros y parte de un tercero. Leningrado fue tomado y Odessa rodeada. En el sector central, las ciudades de Smolensk, Gomel, Mogilew, Briansk y Viasma dieron su nombre a grandes batallas, en las cuales fueron destruidos los ejércitos de Timoschenko, destinados a la defensa de Moscú. Al este de Kiew y en el Dnieper, las fuerzas blindadas aniquilaron en rápidas maniobras de doble envolvimiento a los ejércitos de Budyony. Un triunfo siguió al otro, en brillante serie de éxitos. A fines de septiembre las fuerzas de Alemania y de sus aliados habían penetrado hasta una profundidad de 1000 kilómetros en el territorio enemigo. Desde los lagos Ladoga e Ilmen el frente se extendía, pasando sobre Smolensk-Poltawa, hasta el Mar de Azov.

Como todo el pueblo alemán, también nosotros los pilotos del Oeste recibíamos aquellos partes especiales, con asombro, aunque nos embargaba cierta angustia ante la incógnita del peligro que se presentía. El enorme potencial militar de la Unión Soviética, puesto en evidencia en aquellos meses, sus recursos humanos, materiales y morales, sorprendieron inclusive a los más pesimistas. ¿Estaba conjurado el peligro? ¿O nos esperaban sorpresas aún mayores?

Es comprensible que el frente Oriental monopolizara el interés de la opinión pública alemana, como monopolizó el de la dirección superior. Los que permanecíamos en el Oeste nos sentíamos olvidados. A principios de julio, los británicos

habían concluido un pacto de asistencia mutua con la Unión Soviética y se esforzaban por apoyar a su manera al nuevo aliado, intensificando su ofensiva «non-stop». Lo único que al respecto escuchábamos de Berlín, parcamente mezclado con los partes especiales y a los fantásticos informes del frente Oriental era uno que otro comentario sarcástico de propaganda. ¡Más hubiera valido el silencio! Bien sabíamos que el Este era a la sazón el teatro decisivo de la guerra; también nosotros admirábamos aquellos éxitos y sabíamos apreciar su importancia. Pero no podíamos tolerar semejante forma frívola de referirse a nuestra lucha en el Oeste que librábamos con desventaja contra un adversario que día a día aumentaba su poder. Para nosotros cada vuelo era cuestión de vida o muerte. Y no titubeo en admitir que un miedo tremendo me invadía ante cada acción, aunque a unos miles de metros de altura esa situación desaparecía como por encanto.

Consideré la posibilidad de obtener por lo menos el traslado a uno de mis hermanos, que combatía en mi regimiento, al frente oriental. Allá las perspectivas de salir vivo eran mayores que entre nosotros. Pero ambos se resistieron a mis sugestiones. Wilhelm había demostrado grandes dotes de caza y obtuvo más tarde la Cruz de Caballero. En cuanto a Paul, a pesar de su entusiasmo y su ciego coraje, al principio no actuó satisfactoriamente. Era uno de aquellos pilotos que en el instante decisivo del ataque erraba el blanco. Sin embargo, al poco tiempo también él superó este punto débil. Por mi parte, en aquella época en que combatíamos juntos, ambos estaban muy cerca de mi corazón y fue para mí, amén de mis preocupaciones de jefe, otra carga moral la que tenía como hermano mayor.

Después de mi 70 victoria, se me había prohibido estrictamente volar en operaciones, lo que en los primeros

días no había ninguna diferencia, pues de todos modos estaba inmovilizado. Pero no bien pude moverme algo con la ayuda de un bastón, me dediqué a realizar vuelos de prueba y de comprobación del armamento de mis dos nuevas máquinas. La prohibición no hacía expresa mención a este detalle; por lo menos yo la interpretaba como aplicable únicamente a las operaciones contra el enemigo. Mi nuevo mecánico en aquellos días, el suboficial Meyer, había incorporado a mis aviones un blindaje adicional para la cabeza, lo que yo ignoraba. En consecuencia, me di un tremendo golpe al cerrar la cabina, no obstante que las intenciones de mi buen hombre habían sido excelentes. Le canté cuatro frescas, pero no tardé mucho en arrepentirme. Efectivamente, ese mismo día 2 de julio fue el día de la reanudación de mis actividades de combate, y este primer vuelo contra el enemigo por poco mi último. Las cosas pasaron así: una formación de bombarderos con su escolta de cazas atacó a St. Omer. Conduje a todo el regimiento al encuentro del enemigo; logré alcanzar una favorable posición de ataque; di orden de atacar y me lancé, atravesando la escolta de caza, sobre los bombarderos. En suave viraje a la derecha disparé sobre un Blenheim de la primera escuadrilla desde una distancia de 200 metros hasta casi chocar con él. Chapas y otras partes se desprendieron del fuselaje y del motor derecho y lo último que vi fueron llamas y humo; más tarde se localizaron sus restos; por mi parte, no pude observar su caída, pues estaba envuelto en recio combate con los Spitfires de la escolta. Mientras cambiaba disparos con uno, fui alcanzado por el fuego de otro y la situación se tornó seria. Mi cabina estaba destrozada, y otra vez fue la cabeza la que recibió su parte de aquella bendición. Me corría sangre caliente por la cara…, temí entonces la «visión negra». ¡Todo menos perder el

conocimiento en aquel momento! Haciendo uso del total de mis energías, conseguí deshacerme de mi perseguidor y aterrizar ya que no sano, salvo. Muchas partes de la máquina habían recibidos impactos, y sobre el nuevo blindaje reforzado para la cabeza había estallado una granada de 20 mm. Algunas suturas en el hospital de Hardinghem volvieron a poner las cosas en su lugar en cuanto a mi cabeza; pero no cabía duda: de no mediar la plancha blindada del suboficial Meyer, los cirujanos no habrían tenido donde hincar la aguja. Y así, no pude menos que recompensar al salvador de mi cráneo con ocho días de licencia especial y cien marcos Tal suma bien valía mi cabeza.

Algunos otros inconvenientes trajo, sin embargo, el incumplimiento de la orden de permanecer en tierra. En rigor, y sobre todo desde el punto de vista militar, hubo indudablemente una falta de disciplina por parte mía. Las órdenes se cumplen, no hay vuelta que dar, y una orden se me había dado. Por lo tanto, no las tenía todas conmigo cuando fui llamado a la Prusia Oriental para recibir las «Espadas» de manos del Führer. Fui en avión hasta Rastenburg, desde donde me dirigí al cuartel secreto de Hitler, llamado «Wolfschanze» —«reducto del lobo»—. En medio de un obscuro bosque de pinos surgían allí, entre múltiples círculos alambrados de protección, un número siempre creciente de refugios y barracas. Entre los soldados de guardia, los ordenanzas y los trabajadores de la Organización Todt, en su uniforme verde oliva, lucía el oro y el rojo de generales y oficiales de Estado Mayor. Uniformes de fantasía nunca vistos, que ostentaban diplomáticos y altos funcionarios del Estado y del Partido, completaban aquel extraño cuadro.

Hitler no habló siquiera de mi falta disciplinaria; en cambio me hizo relatar detalladamente la historia del blindaje para la cabeza, recomendándome «mayor prudencia en el combate». Yo había esperado en realidad que solo se iba a referir a los increíbles éxitos de la *Wehrmacht* en el Este, y para este caso tenía preparadas ya algunas observaciones amargas acerca del abandono en que se nos tenía en el Oeste. Pero mis previsiones no se cumplieron. Por el contrario, Hitler se informó con el mayor interés y plena comprensión de nuestra lucha en el Canal. Tuvo palabras de encomio para las proezas de los pocos cazas que entonces soportaban todo el peso de la lucha diaria contra el creciente poderío de la Royal Air Force. No ignoraba en absoluto que ya se hacían sentir los efectos de las primeras entregas de préstamo y arriendo norteamericano a Gran Bretaña, y que estas aumentarían constantemente en volumen. Creía, sin embargo, que nos sería posible compensar prontamente esa ventaja del enemigo. La Unión Soviética había sufrido ya golpes terribles. Las operaciones continuaban según los planes previstos. Antes de la llegada del invierno, el ejército rojo estaría aniquilado. Hasta entonces, había que aguantar con coraje. Ya había sido posible ordenar una reducción en la producción de munición, pues los arsenales estaban llenos. Dentro de poco, estarían en condiciones de desmovilizar cincuenta Divisiones del ejército y los territorios soviéticos conquistados serían controlados por unas pocas formaciones blindadas. Las Divisiones ya innecesarias en el ejército, conjuntamente con los recursos que entonces consumían, beneficiarían luego a la Luftwaffe. Las posiciones británicas

en el Cercano Oriente serían tomadas en maniobra envolvente desde el Cáucaso y Egipto. Tras la limpieza del Cercano Oriente y del Mediterráneo, se estaría en condiciones de asestar el golpe mortal a la Isla Británica por medio de una intensificación de la guerra aérea y submarina.

Regresó a mi regimiento en el Canal, pensativo pero aún optimista. Aguantar con coraje; bien, no quedaba otra alternativa. Y si la imagen del futuro que Hitler había esbozado a grandes rasgos, se tornaba realidad, llegaría el día de enfrentarnos con el antiguo enemigo en igualdad de fuerzas. Tenía cierta fantasía lo que había escuchado en el Cuartel General. Pero ¿no era fantástica toda esta guerra? ¿No era acaso cosa inverosímil que esta pequeña Alemania le hubiera saltado al cuello al coloso bolchevique y que a este evidentemente se le estaba agotando el aliento?; pero por otra parte ¡y si la presión de la mano sobre la garganta del gigante aflojara por algún motivo u otro!… Era urgente que se llegara al fin, pues si la lucha contra los soviéticos se prolongaba mucho, no habría para la Luftwaffe perspectivas de recobrar la superioridad perdida en el Oeste. Una guerra larga contra Rusia obraría a modo de trituradora para nuestras fuerzas aéreas.

Relegué estos pensamientos a los últimos trasfondos de la conciencia. Estaban fuera de lugar en aquella hora. La lucha diaria exigía la totalidad de nuestras fuerzas físicas y morales, y quien quería sostenerla y también sobrevivir, debía consagrarse a ella íntegramente.

CAPÍTULO XVII

LA GUERRA NO ES UN PARTIDO DE CRICKET

Los británicos nos tenían a mal traer. Nos perseguían con violentos golpes por todo el ring; pero también nosotros devolvíamos los golpes cuando se presentaba la oportunidad. En aquellos meses de verano y otoño, derribé 21 Spitfires, 3 Blenheim y 1 Hurricane, y con íntima satisfacción puedo decir que la lucha, por dura que fuera, no se apartó nunca de las leyes tácitas de la caballerosidad. Ajenos a todo sentimentalismo, y sabiendo que en aquella batalla no había más alternativa que la victoria o la muerte, nos ateníamos estrictamente a las reglas de un duelo leal, de las cuales la primera es perdonar la vida al enemigo indefenso. El servicio alemán de rescate marítimo recogía tanto a los «tommies» como a los nuestros. Disparar sobro un piloto durante su descenso en paracaídas nos habría parecido un acto de barbarie inadmisible. Recuerdo aún exactamente las circunstancias en que Goering cierta vez, durante la Batalla de Inglaterra, se refirió a este punto. Fue en Francia, en el tren especial del Mariscal del Reich; estábamos con él, Moelders y yo.

En aquella ocasión expresó cómo la experiencia había

demostrado que precisamente en las armas altamente desarrolladas, como los blindados y la aviación de caza, resultaría más importante la destrucción de los combatientes que las manejan que la de su material. Los británicos podían reemplazar fácilmente las máquinas que les derribábamos, no así los pilotos, cuya substitución, como en el caso nuestro, se volvería tanto más difícil cuanto más se prolongara el conflicto. Los ases de caza que sobrevivieran a la guerra, valdrían su peso en oro, no solo por la experiencia y capacidad adquiridas, sino también por su singular escasez.

Hubo una pequeña pausa en la conversación. Luego Goering quiso saber si ya habíamos meditado sobre esta cuestión. «Sí, mi Mariscal», le respondí. Mi interlocutor me clavó fijamente la mirada e inquirió: «¿Qué pensaría usted de una orden de disparar sobre los pilotos que salten con paracaídas?». «Para mí, sería un asesinato, mi Mariscal —respondí— y trataría de resistirme a cumplirla por todos los medios».

Goering puso las dos manos sobre mis hombros y dijo: «Exactamente esta respuesta es la que esperaba de ustedes, Galland». Añadió que ya durante la primera Guerra Mundial habían surgido tales ideas, pero que los pilotos las habían rechazado con la misma energía.

No conozco los orígenes de ese cambio de opiniones, ni sé si de alguna parte partió una sugestión para semejante orden, pero si la hubo efectivamente, solo pudo provenir de alguien ajeno a la ética militar y a la hidalguía. No es imposible que Goering con sus preguntas no pretendiera sino obtener el respaldo de los pilotos para el rechazo de semejantes exigencias, ya fueren planteadas o posibles. Por de pronto, en la Luftwaffe no se habló del asunto, tampoco posteriormente, cuando la lucha en el aire adquirió un carácter tan horrendo.

Este tema de la caballerosidad tiene un ejemplo nítido en un episodio que se registró entre nosotros en aquel verano de 1941. Uno de los más brillantes cazas de la R. A. F., el Wing Commander Bader, célebre en Gran Bretaña, fue derribado en un combate sobre el distrito del Paso de Calais. Jamás se pudo decir a ciencia cierta a quién de nosotros correspondía la victoria. Hecho prisionero, Bader quiso saber quién era su vencedor y, de ser posible, también conocerlo. Para él —dijo— era una idea deprimente que este, por obra del azar, pudiera ser un simple cabo primero. Un cabo primero no fue, pero con cierta probabilidad bien pudo haber sido uno de nuestros excelentes suboficiales, entre los cuales había pilotos de caza muy buenos. También yo había derribado aquel día dos Spitfires de la formación de Bader. Pero no fue posible establecer nada con certeza, así que elegimos entre los pilotos victoriosos de aquel encuentro, para no ofender al adversario derrotado, a un joven teniente primero rubio y de buena presencia, presentándoselo como su vencedor. Bader denotó grata sorpresa y dio un cordial apretón de manos al enemigo victorioso.

El mismo describió su derribo con las siguientes palabras: «Veo que vuelan trozos de mi cacharro. La nariz se inclina hacia abajo, me doy vuelta y… mi máquina, casi, ya no tiene parte trasera… Entonces, ¡salto de ella! Pero esto es más fácil de decir que de hacer cuando el avión se precipita verticalmente a tierra girando como un trompo. Agarrándome con las manos, me levanto. Ya tengo una pierna afuera; pero la otra queda trabada. Tironeo; la máquina también tironea; luego caigo libremente en el aire, ¡sin la pierna derecha, que se va con el avión…!».

El tema de la caballerosidad

Se abre el paracaídas. El contacto con el suelo es muy doloroso para Bader, porque su pecho es herido por su propia pierna izquierda, que es postiza y de acero, como la derecha. Bader es llevado al hospital de St. Omer en estado bastante delicado y su primera pregunta se refiere a las piernas artificiales. Una de ellas está al lado de su cama y la otra la buscamos entre los restos de su Spitfire a demanda suya. La encontramos un tanto torcida, pero nuestros mecánicos la ponen en condiciones y Bader queda contentísimo, Apenas los médicos le permiten abandonar la cama hace las primeras tentativas de caminar. Es un hombre de una energía extraordinaria; declina una habitación para sí solo, pues prefiere estar junto con otros pilotos británicos también heridos, entre los cuales mantiene el espíritu y fomenta la camaradería.

Bader es aviador por pasión. Cuando en el año 1931, muy joven aún pierde ambas piernas en un accidente de aviación, no se deja amedrentar. Sigue volando y cuando comienza la segunda Guerra Mundial, consigue a fuerza de energía y aptitudes, ser admitido en la R. A. F.. Es el único piloto del mundo que participa en la lucha con las dos piernas artificiales, pues en su caso el «common sense» británico se impuso a todos los reglamentos burocráticos. Bader asciende rápidamente hasta convertirse en uno de los jefes de regimiento británicos cuya inquebrantable tenacidad en la Batalla de Inglaterra salvó a su patria.

Cierto día vino a verme el jefe del Grupo 1 para comunicarme qué clase de «águila» habíamos atrapado. Estaba sinceramente entusiasmado. «Debe usted conocerlo

indefectiblemente», me dijo, y poco después, cuando las costillas fracturadas de Bader estuvieron curadas un tanto, se detuvo ante el hospital de St. Omer mi gran coche oficial que yo usaba muy rara vez. Un oficial, un suboficial mayor y el conductor fueron comisionados para ir a buscar al Wing Commander según todas las reglas de la etiqueta. En el Cuartel del regimiento, los jefes y algunos oficiales nos reunimos para tomar el té con el huésped británico, quien quedó gratamente sorprendido por el carácter cordial de la recepción. Pero no logró deponer totalmente su desconfianza, oculta tras su afabilidad de hombre de mundo.

Y Bader, en efecto, se cuidó de hacer la más mínima declaración de índole militar. Existía, en forma general, la más estricta prohibición de interrogar a los prisioneros —tarea reservada a los especialistas— y en este caso yo había dado además la orden expresa de evitar toda impresión de que pretendiéramos sonsacar a nuestro huésped nada acerca de cualquier asunto. Hasta sobre el número de sus victorias aéreas Bader guardó silencio.

«Oh —dijo— no son muchas», para agregar cuántas de ellas le habían sido reconocidas oficialmente, pues faltaban aún las confirmaciones correspondientes. Pero alguna idea somera debía tener, le urgíamos. «No, no», se apresuró a responder. Comparadas con las de Moelders y las mías —dijo— no merecían la pena de hablar de ellas. En realidad, por aquel tiempo tenía en su haber unos veinte derribos, y posiblemente solo la modestia le hizo rehuir este tema.

A través de la conversación, que transcurrió en un ambiente libre de toda formalidad, Bader se mostró un poco más elocuente. Le invité a dar un corto paseo por las instalaciones del aeródromo, lo que aceptó gustosamente y con evidente interés. Una de sus piernas artificiales, la que se había extraído de entre los restos del avión, chirriaba y

crepitaba como un tanque liviano. Me preguntó entonces si podía hacer arrojar sobre Inglaterra una comunicación para enterar a su esposa y a sus «boys» de que se encontraba bien y pedir al mismo tiempo que se le enviaran nuevas piernas artificiales, un uniforme mejor que el de faena, una pipa nueva, en substitución de la que se le había roto en la caída y que había remendado con tela plástica, y finalmente el tabaco correspondiente. Su mujer sabía que el par de piernas en cuestión estaba guardado en el ropero del lado izquierdo. Le ofrecí inmediatamente tabaco y una de mis propias pipas, pero declinó recibirlos. Naturalmente estaba fuera de mis atribuciones el acceder oficialmente a una solicitud tan original. Pero le prometí que haría todo lo que pudiera.

El enmascaramiento magistral de nuestro aeródromo suscitó su interés de hombre experto en la materia. Tuvimos un extenso cambio de opiniones sobre las virtudes del Me y el Spitfire, en cuyo desarrollo elogiamos ambos las ventajas de los del adversario. Inquirió si le permitiría subir a mi máquina. «¿Por qué no?», le respondí. Pidió aclaraciones de todos los detalles del avión. Nosotros nos alegramos sinceramente del interés y la comprensión que demostraba aquel magnífico piloto, que de ser de los nuestros se hubiera sentido a sus anchas en nuestro ambiente.

Bader, sentado aún en la cabina de mi máquina, sacó la cabeza y me preguntó: «¿Quiere usted brindarme una gran satisfacción?». Le contesté que estaba dispuesto a complacerlo en cuanto estuviera a mi alcance. «Deseo —dijo — volar por una vez siquiera en la vida, en un Messerschmitt. Permítame dar una vuelta por la pista». Formuló su demanda con una sonrisa tan franca que poco faltó para que lo complaciera. «Si accediera a su deseo — respondí— tendría que temer su fuga y yo estaría obligado a perseguirlo en otro avión. Considero que ahora,

conociéndonos personalmente, sería penoso que cualquiera de nosotros abriera fuego contra el otro». Acogió esta respuesta con buen humor y no se volvió a hablar del asunto. Tras una amable despedida fue llevado de vuelta al hospital, con todas las consideraciones de que fuera objeto en el viaje de ida.

Bombas y caridad.

Comuniqué inmediatamente con Goering para relatarle en términos encomiásticos mi conversación con el Wing Commander y solicitarle su aprobación para la demanda de las piernas artificiales. Sin vacilar un instante, Goering dio su conformidad, agregando: «Tal fue el espíritu que imperaba entre nosotros los pilotos de caza de la primera Guerra Mundial. También nosotros, por sobre los frentes, teníamos con el adversario derribado todas las atenciones que exige la caballerosidad». Ordenó que tomáramos contacto con la Royal Air Force por la frecuencia internacional de salvamento marítimo para convenir con esta un corredor aéreo libre, por el cual, con expresas seguridades de salvoconducto, podría aterrizar en un lugar cercano a la costa un piloto británico para descargar tranquilamente cuanto Bader necesitara.

Se estableció, en efecto, la comunicación inalámbrica, cuya recepción confirmaron los británicos. Fue para mí una satisfacción que en plena guerra fuera posible una acción susceptible de tender puentes de sensibilidad humana entre un enemigo y otro, por encima del enardecimiento de los ánimos.

Poco después Bader desapareció. Ya estaba harto de su condición de prisionero, y una noche se evadió del piso

superior del hospital, valiéndose de sábanas arrolladas y atadas unas a otras. Para los responsables —entre otros, yo mismo— aquel episodio fue desagradable en extremo. Se nombró un tribunal de investigación, el que incluyó en sus severas averiguaciones también la visita de Bader a mi comando, para la cual yo no había solicitado previamente el permiso correspondiente.

La cuestión se volvió más ingrata aún a causa de las piernas artificiales que solicitara para el piloto inglés. Los británicos no esperaban otros detalles después de la primera comunicación, y poco después nuestros aeródromos y otros objetivos materiales cercanos a St. Omer, fueron atacados con bastante violencia. En tal oportunidad, por la misma frecuencia de radio, nos comunicaron que no solo se habían arrojado bombas, sino también las dichosas piernas artificiales. Y en efecto, encontramos un voluminoso cajón marcado con una cruz roja y la indicación en alemán: «Este bulto contiene las piernas artificiales para el Wing Commander Bader, prisionero de guerra».

No era esta, por cierto, una respuesta muy amable a nuestras gestiones hechas con verdadera buena voluntad. Bombas y caridad no hacen juego, según nuestra opinión. No faltaron críticos que opinaron que en aquella forma se nos había ofrecido un ejemplo de lo que los británicos interpretaban por «fair play».

Bader fue recapturado al poco tiempo, y sometido a un régimen más estricto en distintos campos de prisioneros. Intentó varías evasiones más, en las que volvió a demostrar su coraje. Si es verídico que después de la guerra, en 1950, el ha dicho a un corresponsal alemán que lo entrevistó: «… yo no soy de aquellos que consideran la guerra como un partido de cricket, en el cual los competidores primero golpean y luego se dan la mano…, por favor, explique claramente esto

a sus lectores…», si es verídico, los cazas de este lado del Canal no encontramos en su declaración ninguna alusión a nosotros. Aun hoy estamos convencidos de que nuestra conducta con Bader fue humana y correcta.

Volví a ver al Wing Commander cuatro años después, en 1945, cuando fui conducido a mi vez, como prisionero de guerra, al campamento de interrogación para aviadores número siete en Latimer, al norte de Londres. Desde allí fui un día a una reunión de jefes de unidades de la R. A. F. que se celebró en la base de Tangmere cerca de Southampton y en la cual participó también Bader. Esta vez nos encontramos, yo como prisionero y él con una caja de cigarros. Habían cambiado los papeles. Bader me colmó de atenciones en la forma más amistosa, pero al día siguiente como siguiendo su costumbre, había desaparecido nuevamente. La guerra continuaba aún en el año 1945, a pesar de la rendición incondicional.

«La guerra no es un partido de cricket». ¿Habrá sorprendido al corresponsal alemán esta declaración?

CAPÍTULO XVIII

UN CAPITULO SOMBRIO

El fin del otoño de 1941 trajo una serie de acontecimientos apropiados por su naturaleza y significado para acentuar la melancolía que acompaña al advenimiento de las frías neblinas, la caída de las hojas y todos los deprimentes indicios de la incipiente muerte de la naturaleza en la bella Francia. El 17 de noviembre escuchamos por radio el comunicado del Alto Mando de la *Wehrmacht*: «El Director General del Material de la Luftwaffe, Coronel General Ernst Udet, halló esta mañana la muerte al probar una nueva arma. El Führer ha dispuesto un funeral oficial». Poco después recibí orden de dirigirme inmediatamente a Berlín.

Poco tiempo antes había estado con Udet en la Prusia Oriental. El recuerdo de las largas y graves conversaciones que tuvimos entonces, me hizo entrever circunstancias que prontamente se confirmaron. Udet no había muerto en un accidente. Se había suicidado en su casa, de un tiro.

Aquel hombre gozaba de grandes simpatías entre nosotros los pilotos de caza, e idénticos eran los sentimientos que le profesaba toda Alemania. Con sus 62 victorias aéreas obtenidas en la primera Guerra Mundial era

para nosotros un ejemplo, y además, un amigo de experiencia y un verdadero camarada. Sus extraordinarias condiciones de piloto iban acompañadas de un envidiable temperamento, una simpatía incomparable y la habilidad para obtener en la existencia terrenal todos sus aspectos favorables. Sencillamente había que quererlo. Tenía de todo, corazón, talento y un genuino buen humor. Había viajado por todo el mundo efectuando exhibiciones de acrobacia aérea. En Groenlandia filmó películas con la famosa actriz Leni Riefenstahl, participó en expediciones al África y logró verdaderos triunfos en los Estados Unidos y en la América del Sur.

Regresó a Alemania en el año 1933, y su camarada y último jefe, de regimiento de la primera Guerra Mundial, Hermann Goering, lo retuvo, aunque no sin vencer ciertas resistencias, para la nueva Luftwaffe. Ascendió rápidamente y fue el primer Inspector de la Aviación de Caza; más adelante, en 1936, ya con el grado de coronel, fue nombrado jefe del Departamento Técnico del Ministerio de Aeronáutica del Reich. Ascendido en 1938 a teniente general, asumió un año después, con el cargo de Director General de Material, la responsabilidad de todo el rearme aéreo de Alemania. No ambicionó jamás altos cargos militares, pero una vez en ellos, asumía la responsabilidad por todos sus colaboradores y subordinados, sin reparar en que lo merecieran o no. Su magnanimidad y simpatía no iban acompañadas del talento y la dureza que se requería para organizar y alcanzar el éxito en la tarea que se le encomendara, y si finalmente fracasó en una tarea tan grande, la responsabilidad recae en primer término sobre el hombre que se la asignó.

Cuando estuve con él por última vez, Udet había cambiado notablemente. Habían desaparecido su ingenua

alegría de vivir, su natural buen humor y su cautivadora llaneza. Las alternativas de la guerra le hicieron ver que la Luftwaffe erraba el camino. «¡Necesitamos cazas, cazas, cazas, miles de cazas!», exigió con frecuencia. No obstante, bajo su mando la producción de cazas no llegaba ni remotamente a las cifras necesarias para compensar las enormes pérdidas en el Este, ni bastaba siquiera para mantener o reconquistar la superioridad aérea en el Oeste. Tenía la visión del «Verdún del aire» que amenazaba en el Este; pero terminó por perderse en los intrincados laberintos del Comando Supremo y sucumbió en su deber.

Yo sentí profundamente su muerte, especialmente cuando me enteré de que había puesto, voluntariamente, fin a sus días. Juntos habíamos vivido muchas horas felices. De su personalidad emanaba siempre una atmósfera fascinadora.

Udet era el que mayor número de victorias podía ostentar entre los cazas alemanes, y a veces nos decía jovialmente: «No se arrimen ustedes demasiado con sus victorias al número de las mías. Antes de que me alcancen debo haber terminado la guerra». Jamás olvidaré aquella noche cuando nos llevó a Moelders y a mí a su casa de soltero, después de una larga discusión sobre todos los aspectos de la guerra aérea. «¡Ahora, a tirar!», dijo y sacó a relucir pistolas, fusiles, blancos y una gruesa plancha de plomo para detener las balas. No le causó ninguna gracia que nosotros hiciéramos gala de una puntería superior a la suya. «Debe ser por la sed», explicó y, con cada botella de champaña, nuestra puntería decaía. Udet resultó vencedor al final de la competencia.

Pensamientos graves y gratos recuerdos cruzaban mi mente cuando seis jefes de caza, poseedores de las más altas distinciones al valor, en uniforme de desfile y sable, hicimos

guardia de honor, ante el féretro de Udet, colocado sobre un catafalco en el Ministerio de Aeronáutica. También Moelders debiera haberse encontrado entre nosotros en aquel momento. Después de su centésima victoria aérea, tenía prohibición de participar en operaciones aéreas, y además, había sido designado Inspector General de la Aviación de caza: Desde hacía algún tiempo se encontraba inspeccionando las unidades radicadas en Crimea, y a causa del mal tiempo no alcanzó llegar a Berlín para participar en el solemne acto oficial.

El cortejo fue impresionante; Goering acompañó a pie al féretro en su largo trayecto hasta el Cementerio de los Inválidos, en el norte de Berlín.

La muerte de Moelders

Yo viajaba de regreso al Canal en compañía de Oesau, jefe del regimiento 2 de Caza cuando nuestro tren fue detenido en una pequeña estación. «¡Teniente coronel Galland, al teléfono!», gritó el jefe de estación, que recorría los coches dando muestras de gran excitación. Evidentemente, el buen hombre sentía vivamente la importancia de la misión que las altas autoridades del Reich le habían encomendado a él, modesto funcionario de aquel tranquilo apeadero. Descendí del tren, torné el auricular y me encontré al otro extremo de la línea con el general Bodenschatz, quien comenzó por preguntarme si estaba sentado, y cuando le respondí que no, me indicó que tomara asiento. Luego dijo: «Moelders ha sufrido un accidente fatal. Debe usted regresar inmediatamente a Berlín. Dentro de 50 minutos se detendrá ahí el expreso que viene a Berlín, para que usted suba. Orden del Mariscal del Reich».

El He-111 en que Moelders viajaba como pasajero desde Crimea a Berlín, había tenido que aterrizar en Lemberg, a causa de las malas condiciones atmosféricas. Al día siguiente, el 22 de noviembre —a pesar de los consejos contrarios del piloto—, Moelders ordenó la reanudación del vuelo en medio de un tiempo pésimo. Durante el trayecto falló uno de los motores y se intentó aterrizar en Breslau. El piloto inicia una aproximación para un aterrizaje a ciegas, en medio de la espesa niebla; pero, al advertir que su descenso ha sido prematuro, intenta ascender nuevamente, y, en ese instante, falla también el segundo motor. Consigue aún saltar el cable-carril que corre cerca de la pista, y entonces el avión perdió velocidad y se precipitó a tierra desde poca altura. Moelders y el mecánico de a bordo mueren instantáneamente. El piloto, teniente primero Kolbe, de brillantes condiciones, probado ya en la guerra de España, muere durante el transporte al hospital. Los sobrevivientes, el ayudante de Moelders y el radio operador pueden reconstruir con minuciosidad cada detalle del accidente.

La muerte de Moelders provocó toda suerte de rumores descabellados. El suicidio de Udet, presentado como accidente, había despertado la desconfianza pública, y casi parecía que con aquel engaño se había desafiado al destino. Se inició entonces toda una serie de trágicos accidentes de aviación —comenzando con el de Moelders— en los que perdieron la vida políticos encumbrados y oficiales de alta graduación. La verdad y las leyendas tejidas alrededor bastarían para llenar todo un libro.

Moelders era creyente sincero. Se había opuesto a las medidas que el partido había tomado especialmente en contra la Iglesia Católica y sus organizaciones. Pero no es verdad que esa oposición le haya causado dificultades, o pueda relacionarse con su muerte.

A los ocho días del funeral oficial de Udet, formábamos nuevamente ante una sepultura abierta. Otra vez, pilotos de caza condecorados con la Cruz de Caballero formamos guardia de honor. Nuevamente Goering dirigió su último saludo a un camarada muerto. También Moelders fue inhumado en el Cementerio de los Inválidos, cerca de las tumbas de Von Richthofen y Udet. Cuando el féretro cubierto por la bandera de guerra del Reich ya había sido bajado a la fosa, y los discursos fúnebres y salvas de honor se habían acallado, nosotros permanecimos en guardia de honor. Durante la ceremonia no me habían abandonado los graves pensamientos. Moelders había salido victorioso de más de un centenar de combates aéreos, tanto en España y el Westwall, como en la Batalla de Inglaterra y la campaña oriental. Al llegar a la cúspide de su carrera se le había prohibido intervenir en combates; no obstante, también él había continuado acumulando victorias aéreas. Sin embargo, antes de que pudiera desarrollar plenamente sus condiciones innatas para la dirección, él, probado en tantos combates, había encontrado su fin sobre el suelo patrio, que en la hora de su muerte vivía aún en relativa paz.

Fui arrebatado a tales reflexiones por la voz de Goering, quien me llamó por el nombre y me hizo con el bastón de mariscal señales de acercarme. Su llamada me turbó un tanto, pues no había reglamento de servicio que autorizara el abandono informal de una guardia de honor. También tuve la duda respecto a qué debía hacer en tales circunstancias, con el largo sable desenvainado. «Ahora le toca a usted —me dijo el Mariscal—. Le nombro, en este momento, Inspector General de la Aviación de Caza, como sucesor de Moelders».

Algo así había temido, aunque en aquel instante no contaba con ello, y no recuerdo en absoluto cómo reaccioné.

Había aborrecido siempre el trabajo de oficinas. Mi regimiento lo era todo para mí, y quienes hayan vivido aquellos duros, pero también bellos tiempos de la lucha en el Canal, sabrán interpretar lo que significaba para mí la idea de abandonar a los camaradas de tantos combates. En una conversación ulterior expliqué al Mariscal mi estado de ánimo, pero él insistió en su decisión, tomada de completo acuerdo con el Führer; se me asignaría una tarea mucho más importante que la actual en el regimiento. Para finalizar la entrevista me prometió que participaría personalmente en mi despedida del regimiento, pues de todos modos tendría que ir a Francia en los próximos días. Quería visitar allí la tumba de su sobrino en Abbéville y dirigirse a Holanda después de pasar por mi aeródromo.

Peter Goering había caído en el Canal dos semanas antes, después de haber logrado su primera victoria aérea. Nació en el mismo año que mi hermano menor, y ambos eran grandes amigos. Yo los había tomado a ambos, bajo mis alas protectoras, al hacerlos trasladar al regimiento Schlageter. El sobrino del Mariscal era un piloto de caza de condiciones, muchacho simpático y educado, que gozaba del aprecio general, y ello, no a causa sino a despecho del parentesco con el tío, cuyo prestigio y autoridad en aquel tiempo ya habían decaído mucho, y precisamente en el arma de caza.

Aquel 13 de noviembre volé con Peter Goering como ayudante, contra una formación de bombarderos Blenheim con fuerte escolta de cazas. Nos acercamos en trepada a los bombarderos, sobrepasando a los cazas de escolta por ambos lados. Esta táctica era de una audacia tan inconcebible que obtuvimos la mayor sorpresa. Mi acompañante, piloto joven y entusiasta, jamás había visto tal cantidad de Spitfires a tan escasa distancia. «¡Fuego, Peter!» grité cuando nos habíamos

acercado a los bombarderos hasta unos 200 metros; Goering volaba cincuenta metros a mi izquierda. Tras sus primeras ráfagas vi repentinamente su máquina en picado vertical; nadie lo perseguía. Observé su caída hasta ver las llamas del avión destrozado sobre tierra. Cayó en medio del júbilo de su primera victoria, que había logrado allí mismo, y probablemente a causa de un impacto en el cráneo.

Le dimos sepultura en el cementerio militar de Abbéville, donde descansaban ya muchos camaradas del regimiento Schlageter que habían muerto en la época de la Batalla de Inglaterra o en la defensa aérea de la zona del Canal. Fue en aquel lugar donde volví a ver al Mariscal del Reich, depositando una ofrenda floral en la sepultura. Exactamente como me había ascendido a sucesor de Moelders ante la tumba de este, dio a conocer allí, junto a la sepultura de Peter y en nombre del Führer y Comandante Supremo de la *Wehrmacht*, mi ascenso a Coronel. Mientras lo hacía, extrajo dos pequeñas estrellas de oro del bolsillo. ¡Coronel! Aquello había marchado muy aprisa. Goering me felicitó. Parecía tener apuro y quería despedirse. Se acercaban las Navidades y todos los años por aquella época acostumbraba a efectuar en París sus grandes compras para las fiestas. Sin embargo, conseguí que nos acompañara a Oesau y a mí hasta Audembert.

Despedida del regimiento

Allí estaba formado mi regimiento. Yo había dispuesto todo lo necesario anunciando que iba a recibir al comandante de la Flota Aérea para una inspección. La sorpresa fue perfecta, pues nadie sospechaba que se presentaría allí nada menos que el Comandante en Jefe en

persona. Todo marchó a las mil maravillas, y Goering me despidió ante toda la tropa formada, y presentó luego como mi sucesor al aguerrido y apreciado mayor Schoepfel.

El Mariscal se fue; poco después, pero aquel 5 de diciembre de 1941 se constituyó en un día memorable para la historia del regimiento. A través de las frases retóricas inevitables, que fluían de sus labios fácilmente cuando se lo proponía, había en las palabras de Goering un cordial timbre de camaradería que nos hizo una profunda impresión. A mí —si he de ser sincero— me costaba muchísimo el alejamiento del regimiento. Creo haber mantenido siempre relaciones ejemplares con mis jefes y oficiales, pilotos y mecánicos. Había exigido mucho de ellos, quizá demasiado, en determinadas ocasiones.

Mis jefes subordinados habían sido Pingel, Schoepfel y Adolph. Pingel estaba prisionero en Inglaterra, Adolph había caído y ahora Schoepfel era mi sucesor. Surgían nuevas caras. Jóvenes pilotos reunían sus primeras experiencias y éxitos en los combates. La familia del regimiento los acogía, los formaba e instruía. Ahora tenía que dejar ese círculo, cuyo ambiente solo puede ser definido apáticamente con la palabra camaradería. Pensé con profunda depresión en mis futuras tareas. El cargo y la jerarquía militar nada significaban para mí, comparados con aquello que acababa de perder.

Por otra parte, mis ideas acerca de las tareas que me esperaban en Berlín, no eran claras en absoluto. Yo no era oficial de Estado Mayor, por el contrario, aborrecía a los Estados Mayores. Del mando de una unidad habría de pasar a una posición para cuyos titulares los combatientes no habíamos tenido sino denominaciones despectivas. Yo sabía perfectamente que esta conducta no era apropiada, pero allí terminaban mis ambiciones, y comenzaba mi ira: ¡Quería

luchar debidamente contra el enemigo e insultar indebidamente a los mandos; nada más! De todos modos, tomé la firme determinación de no perder jamás el contacto con los combatientes, de no resignarme a formar simplemente en los «comandos», y de no renunciar personalmente al combate activo.

CAPÍTULO XIX

¿HACIA ADELANTE O HACIA ATRÁS?

El 6 de noviembre de 1941, la ofensiva del Grupo de Ejército Von Bock, se detuvo en los suburbios del noroeste de Moscú. Los soldados alemanes podían ver sin ayuda de prismáticos las torres de la capital soviética; habían alcanzado la parada final del recorrido de los tranvías moscovitas. La metrópoli había sido bombardeada repetidamente por la Luftwaffe y los blancos de importancia estratégica situados en el perímetro urbano estaban al alcance de nuestra artillería pesada. El cuerpo diplomático había sido evacuado a Kuibishiev y el gobierno se preparaba para seguirlo de un momento a otro. Hoy día nos consta que el Alto Mando alemán estuvo a punto de lograr sus objetivos estratégicos en el Este poco antes de comenzar el invierno de 1941. Pero, hay que repetirlo, solo estuvo a punto de lograrlos. Para superar el espacio que nos separaba aún de la victoria en el Este, no hacía falta sino unos días más de condiciones meteorológicas favorables. Que el otoño ruso convierte las carreteras en pantanos, es un hecho bien conocido y desde los días de Napoleón es una verdad de Perogrullo que los inviernos rusos son despiadadamente crudos y que impiden toda operación de envergadura a

ejércitos de tipo europeo. Pues bien, las lluvias y el barro habían conseguido disminuir el ritmo de nuestro avance, pero fue la irrupción de aquel frío polar la que lo detuvo. Y su aparición, que normalmente ocurre en los últimos días del año, se produjo aquella vez, prematuramente, a comienzos de diciembre y con una violencia inusitada.

Así fue que el día 6 de diciembre de 1941 el frente alemán en el Este se sumió en la inmovilidad. Los soviéticos aprovecharon la tregua que se les ofrecía y que tanto necesitaban, para movilizar sus inconmensurables reservas, proceso que los aliados occidentales apoyaban mediante el envío de abastecimientos en constante aumento. Mientras que en el Cuartel General del Führer se abrigaba la esperanza de poder asestar en la siguiente primavera el golpe final, frustrado hasta ese momento, y mientras la atención pública del mundo estaba absorbida por Pearl Harbour y los primeros éxitos del Japón, escapaba a la percepción de la mayoría el hecho de que la curva de nuestros tiempos bélicos había pasado el cenit y desde entonces se aproximaba inexorablemente a su término en un ángulo cada vez más acentuado.

En África, hacia el otoño de 1941, Auchinleck había desplegado el VIII Ejército británico frente al Afrika Korps de Rommel, que había llegado hasta Sollum. La guarnición británica de Tobruk se mantuvo en su fortaleza cercada por Rommel hasta que el VIII Ejército, el 18 de noviembre de 1941, inició el contraataque. Rommel se defendió con contragolpes dirigidos con extraordinaria habilidad, hasta que pudo substraerse al cerco y desplazar la masa del Afrika Korps hasta la zona de El Agheila, donde se preparó para la nueva ofensiva.

En el Lejano Oriente, los japoneses ocuparon las islas de Midway y Manila, Guam y Wake, las Filipinas, la Malasia

Británica, Singapur, Borneo, Célebes y Sumatra. La opinión pública alemana seguía las fulminantes victorias anfibias del aliado nipón con asombro y admiración; el Alto Mando, a su vez, las seguía con la esperanza de obtener aún un alivio estratégico.

En cambio, las informaciones del frente oriental causaban ansiedad. No era tanto la paralización de las operaciones —en Rostov se produjo el primer repliegue— lo que por primera vez hizo vacilar seriamente la confianza del público en el Alto Mando, sino el hecho de que los millones de soldados en el Este tuvieran que soportar los rigores del invierno ruso, desprovistos de vestuario apropiado. Hitler hizo frente a esta crisis por un lado, acudiendo al sentimiento de solidaridad de los alemanes mediante una colecta de ropa de invierno difundida por Goebbels, y por el otro, asumiendo personalmente el Mando en Jefe, relevando al Mariscal de Campo Von Brauchitsch. Tan fuerte era en Hitler el convencimiento de su ascendiente sobre el pueblo alemán que creyó asegurar, con solo esta medida, la restitución de la confianza que iba decreciendo.

Es posible que haya logrado su propósito en cierta medida, pero en el ejército, la crisis Brauchitsch fue de profundas consecuencias, pues se manifestaron ciertas tensiones, las cuales, si bien existían antes en forma más o menos latente, se acentuaron a partir de ese momento, hasta que finalmente ya no fue posible allanarlas. También repercutió desfavorablemente en la Luftwaffe la posesión del Mando en Jefe del ejército en manos de Hitler. En su nueva y doble condición de Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas y de Comandante en Jefe del Ejército, al enfrentar los problemas propios de la guerra total, no realizó una dirección coordinada, relegando las necesidades de la guerra aérea en beneficio de las exigencias del Ejército. Estas

circunstancia hicieron acelerar el proceso de quebrantamiento de la Lutwaffe, iniciado a comienzos de la campaña oriental, con el desarrollo exclusivo de operaciones de apoyo a las fuerzas terrestres.

La imprevista prolongación de la guerra en Rusia amenazaba con echar por tierra toda la concepción estratégica del Alto Mando alemán. Hitler solo había aceptado el riesgo de una guerra de dos frentes en la suposición de un triunfo militar rápido y decisivo en el Este. La detención de la ofensiva en Rusia frustró el plan de reanudar la guerra aérea contra Gran Bretaña tras una rápida terminación de la campaña oriental; la iniciación de ambiciosos planes estratégicos en dirección al Cáucaso, previstos para la primavera entrante, no podían ocultar este hecho.

Goering, en su calidad de Comandante en Jefe de la Luftwaffe, debió de haber comprendido entonces la imposibilidad de recuperar jamás la superioridad aérea perdida en el Oeste, con un arma a la cual, en lo que iba de campaña rusa, se le había exigido más de lo que podía dar; todo esfuerzo por encima de ese límite significaba «sacrificarlo todo». Ni la reposición de material ni los reemplazos de personal estaban a la altura de una guerra aérea de tal magnitud. Incluso en el caso de realizarse esfuerzos ciclópeos sin pérdida de tiempo, para adaptar la Luftwaffe a las exigencias planteadas, no había seguridad de que tal cambio pudiera aún dar sus frutos a tiempo para evitar el derrumbamiento.

Inspector General de la Aviación de Caza

Tal era la situación con que me encontré cuando en los

últimos días de diciembre de 1941 me hice cargo de mi nuevo destino como Inspector General de la Aviación de Caza, aunque entonces no veía los problemas con claridad con la que —lógicamente— los veo ahora. Yo era un entusiasta piloto y jefe de regimiento de caza. Por mis contactos personales con Hitler, Goering y otros personajes de mando militar y político del Reich, poseía ideas propias sobre la guerra y el modo de continuarla. Mas aquellas reflexiones se habían mantenido al margen de los acontecimiento, pues aún me absorbía íntegramente la lucha diaria contra la Royal Air Force.

En mi nueva condición, esas ideas se desplazaron repentinamente de la periferia nebulosa al centro de mis pensamientos. Fue necesario que adquirieran formas nítidas y estructura firme, que se apoyasen sobre el fundamento de la experiencia y de los conocimientos, y que se relacionaran lógicamente. Enfrentado, de un día a otro, a una tarea completamente nueva, no es extraño que me sintiera inseguro y, por consiguiente, infinitamente desdichado al principio.

La sede del Inspector General de la Aviación de Caza en Berlín se hallaba en el antiguo edificio del diario comunista Adelante. «Adelante», realmente un nombre apropiado para el asiento del mando de un arma tan joven y tan ambiciosa. Pero, a pesar mío el nombre no surtió ningún efecto sugestivo en mi ánimo.

Mi antecesor Moelders, durante el breve lapso en que ocupara el cargo de Inspector General de la Aviación de Caza, generalmente permanecía en el frente con las unidades, dejando, por lo tanto, escasas huellas de su actividad en Berlín. El organismo en sí se había creado en 1935 como «Inspección de la Aviación de Caza y Ataque», siendo sus titulares, sucesivamente: Udet, Von Greim,

Loerzer, Raithel, Junck, Von Massow y Von Doering. Cuando Goering la transformo en sede de la «Inspección General de la Aviación de Caza», se ampliaron considerablemente sus responsabilidades y atribuciones; esto se manifestó en su dependencia, que tenía un carácter verdaderamente extraordinario: el Inspector General de la Aviación de Caza estaba subordinado, operativamente, al Jefe del Estado Mayor de la Luftwaffe, pero personalmente dependía directamente del Comandante en Jefe, con lo cual solo tenía dos superiores inmediatos: Goering y Hitler.

No era, pues, extraño que casi todos los titulares de los altos cargos de la Luftwaffe y del Ministerio de Aeronáutica miraran con alguna desconfianza a un hombre nuevo en ese cargo, y esa desconfianza ya la sentí en ocasión de mis primeras visitas de presentación en Berlín, como así mismo luego en el Cuartel del Jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe en Goldap. Aunque la recepción fue amable, no se me ocultaba que yo era considerado un ente muy superfluo y fuera de lugar en aquel mando. Y tal fue, francamente, la impresión precisa que yo mismo tenía al principio acerca de mi nueva situación. Así fue que, no bien cumplida mi presentación ante el Jefe del Estado Mayor General, General Jeschonnek, una profunda nostalgia me embargó súbitamente, a tal punto que, inmediatamente, regresé en avión al Canal para celebrar la Navidad con los camaradas de mi antiguo regimiento de caza.

En aquel ambiente familiar volví a reaccionar. Pronto miré las cosas con más realismo, comprendiendo la insensatez de los resentimientos. Así entreví las grandes posibilidades que mi nuevo cargo me ofrecía para «emprenderlas» contra todos los errores e insuficiencias que tanto dificultaban la vida de los cazas combatientes en el frente. El éxito era incierto, pero era forzoso intentarlo, y

había que hacerlo con tenacidad.

A fin de poder cumplir con mi nueva función y vencer las dificultades de espacio y tiempo que oponían la enorme extensión de los frentes, designé a dos oficiales de las unidades que estaban en combate y que poseían probada capacidad: el Teniente Coronel Weiss como Inspector de Ataque, y el Teniente Coronel Luetzow como Inspector de Caza. Poco a poco, la Oficina en Berlín iba tomando cuerpo. Establecí mi sede principal en Goldap, donde se incorporó al tren especial «Robinson» un coche de alojamiento y trabajo para mí. En ese lugar, no estaba demasiado cerca ni demasiado lejos de los tres puntos en los cuales se tomaron las decisiones referentes a la aviación de caza: el Estado Mayor General, Goering, y el Cuartel General del Führer.

Todos los efectivos contra Rusia

Al comienzo de 1942, se preparó la nueva ofensiva de primavera en el frente oriental, de la cual se esperaba el éxito que en el año anterior se había frustrado por el grueso de un cabello. Jeschonnek había recibido de Hitler la orden de movilizar para este fin todas las fuerzas aéreas que fuera posible reunir. Ante la imposibilidad de substraer aún más cazas al frente occidental y en vista de los notables éxitos iniciales que Rommel había logrado en enero en su nueva ofensiva dirigida hacia Egipto, cuyo éxito final también dependía todo de los Stukas y de los cazas, no quedaba más remedio que echar mano hasta de las últimas reservas de la Luftwaffe. Esta situación tampoco pudo ser variada por la circunstancia de que Jeschonnek era un Jefe de Estado Mayor particularmente enérgico y capacitado, aunque no un

mago dotado de facultades sobrehumanas, opinión que de él se tenía en el Cuartel General del Führer. Jeschonnek había resuelto también echar mano temporalmente de las unidades de instrucción para formar las nuevas e imprescindibles unidades, especialmente las de ataque.

Estas medidas subrayaban manifiestamente una orientación de la Luftwaffe de carácter táctico que hacía peligrar también los núcleos de instrucción de los cazas y, es natural, por lo tanto, que me causara, en mi carácter de Inspector General de la Aviación de Caza, graves preocupaciones que expuse ante Jeschonnek con toda claridad, señalándole que no era admisible que la Luftwaffe dirigiera su mirada exclusivamente hacia el Este; que el único adversario serio en el aire se hallaba en el Oeste; que todavía estábamos en condiciones de enfrentarnos a él a pesar de nuestra inferioridad numérica que se iba acentuando. Pero en Inglaterra Ya habían hecho su aparición los primeros comandos adelantados de la Fuerza Aérea Norteamericana y teníamos que prever su esfuerzo constante y su sucesiva intervención activa en un futuro próximo. Podíamos enfrentarnos a este peligro únicamente mediante un incremento de la Luftwaffe concentrando en ella el máximo de esfuerzo, lo cual no era un mero problema de producción industrial —muy intensificada en el sector de los cazas desde que Milch ocupara el cargo de Director General del Material— sino sobre todo también un problema de la instrucción de pilotos y de la atracción de elementos nuevos y jóvenes a esta arma. «Si ahora, en vez de activar enérgicamente este aspecto —dije a Jeschonnek— lo descuidamos, cortamos la rama en que estamos sentados».

Jeschonnek me escuchó con serenidad y atención. No puso en duda el acierto de mis argumentos e incluso me dio la razón en determinados aspectos. Pero el problema central

de la guerra —agregó— era otro.

La campaña oriental, por causas notorias, no pudo ser finalizada dentro del término previsto; no obstante, la rápida derrota de la Unión Soviética era condición imprescindible para continuar victoriosamente la guerra en general. Ahora había que dedicar todas las fuerzas, con inclusión de la Luftwaffe, a ese único fin. El Führer —dijo Jeschonnek— sigue firmemente convencido de que tiene asegurada la victoria, que casi la tiene en la mano, por decirlo así. La inminente ofensiva de primavera debía rematar el triunfo. Si la ofensiva fracasara, haciendo dudosa la terminación victoriosa de la guerra, él —Jeschonnek— se atraería los más graves reproches por no haber contribuido con la Luftwaffe en toda su capacidad para el éxito de esta ofensiva, es decir, también a la victoria final. En tal caso, todo lo que tuviéramos en reserva o economizáramos, así fuera por causas de por sí justificadas, estaba de todos modos perdido. En cambio, todo lo que ahora ofreciéramos espontáneamente, se reemplazaría con relativa rapidez después de la victoria en el Este y podría emplearse entonces, conforme al criterio, que también era el mío, de continuar con éxito la lucha contra el adversario principal en el aire, o sea el del Oeste.

Jeschonnek me hizo estas declaraciones sin violencia y sin arrogancia. También él estaba lejos de tomar las cosas a la ligera, teniendo plena conciencia de la crisis mortal en la cual se debatía la Luftwaffe a causa de la guerra en Rusia. Tampoco cerraba los ojos a la evidencia del potencial de Occidente. Pero —he aquí la quintaesencia de sus exposiciones— el caso era que nos encontrábamos en plena lucha fatal contra la Unión Soviética, y era forzoso sobrellevarla. Aún no era el momento de desesperar, pero había que extremar los esfuerzos para alcanzar la meta

señalada.

El Jefe del Estado Mayor General no había desvirtuado mis argumentos, y tampoco era este su propósito. En cambio, me ofreció una visión de los problemas de esta guerra, y no pude substraerme a la lógica de su razonamiento. Solo mucho más tarde me di cuenta de que, a pesar de su gran inteligencia, y a pesar de la integridad absoluta de su carácter, iba cayendo más y más ante la influencia fascinante de Hitler. Este es de por sí un hecho extraordinario que no necesita más comentarios. Jeschonnek recorrió recta y honestamente, hasta su trágico fin, el camino que le fuera señalado.

El 28 de enero de 1942 fui el segundo soldado de la *Wehrmacht* que recibió los Brillantes de la Cruz de Caballero. Esta distinción me sorprendió. Moelders la había recibido en ocasión de su centésima victoria aérea, y para alcanzar esta cifra me faltaban a mí seis. Pero Hitler quería compensarme, ya que mi nuevo cargo podría impedirme obtener en combate la más alta distinción alemana al valor; y decía además que yo había obtenido mis 94 victorias aéreas exclusivamente en la lucha contra adversarios occidentales, por lo cual merecían una calificación superior. De todos modos, al acercarse el número de mis victorias a 100, yo había adoptado cierta reserva en los informes sobre mis victorias para evitar que me retiraran del combate activo, como le ocurrió a Moelders, al alcanzar aquel límite.

Los «fragmentos» del Führer

La entrega de los Brillantes es toda una historia. Hitler me los confirió con el ceremonial de rigor. Cuando algún tiempo después, en el Cuartel General de Ucrania, me

encontraba en compañía de Goering en su tren especial, el Mariscal me examinó con la mirada y me preguntó: «Dígame, ¿son esos los brillantes que le dio el Führer? ¡Déjeme verlos!…». Puse a un lado cuchillo y tenedor y, bajo la mirada general de los comensales, procedí a «desmontar» la Cruz de Caballero. Ahora bien, la norma era que el correspondiente cordón negro-blanco-rojo se asegurara bajo el cuello con botones de presión; pero este sistema había resultado poco práctico y habíamos adoptado en su lugar una cinta elástica, prestándose mejor al propósito una liga de mujer, cuyo empleo se generalizó entre los pilotos de caza. Por supuesto, tal innovación estaba reñida con los cánones de una etiqueta rigurosa y —huelga decirlo— con el reglamento del uniforme, de modo que la revelación indiscreta del detalle no pudo menos que despertar la general hilaridad y suscitar los comentarios del caso. Luego, Goering tomó los brillantes, los miró por todos lados y contrajo despectivamente los labios. «No —dijo— estos no son brillantes. Son fragmentos muy pobres, miserables fragmentos. Algún vivo debe habérselos endilgado al Führer. Él entiende mucho de cañones, acorazados y tanques, pero ni un ápice de brillantes. Vea usted, Galland, le haré engarzar otros. Aún tengo una pequeña reserva y usted se asombrará»… Se llevó los brillantes originales y me prendí la Cruz de Caballero con un clip de escritorio. Poco después me llamó el Mariscal a Karinhall, donde me presentó el esmerado trabajo de su joyero. Goering estaba alegre como un niño, y por mi parte, no pude menos que recordar aquel cambio de la Cruz de España, cuando hizo desaparecer el ejemplar de oro en su bolsillo para prenderme el adornado con brillantes. Pero mi sospecha no se justificaba, pues esta vez no sucedió lo mismo; Goering tomó un ejemplar en cada mano. «Vea usted —dijo mientras

hacía fulgurar las piedras—. Estos son los brillantes del Führer, y estos los del Mariscal del Reich. ¿Advierte usted la diferencia? Es que aquí sabemos algo de brillantes». Tuve que darle la razón, pues las piedras del Mariscal eran de incomparable belleza, de considerable tamaño e irradiaban una vivida luz. Comparados con ellos, los fragmentos del Führer impresionaban pobremente. Luego Goering me devolvió ambas condecoraciones, la de Hitler y la suya, de tal modo tuve en mi poder la condecoración por partida doble.

En aquella ocasión Goering me dijo que oportunamente hablaría sobre el particular con Hitler, pues era francamente inadmisible que el Führer del Gran Reich ofreciera semejante cosa como la más alta recompensa al valor militar y que aún afirmara que eran brillantes. Efectivamente, debió haber formulado esa advertencia, pues no transcurrió mucho tiempo hasta que fuera llamado al Cuartel General de Hitler. En presencia de Milch, Keitel y Jeschonnek, el Führer declaró solemnemente: «Galland, estoy ahora en condiciones de entregarle la versión definitiva de la más alta condecoración alemana de guerra. La que usted lucía hasta este momento no era más que provisional». Sufrí un sobresalto, pues en aquella ocasión, con toda inocencia, llevaba los brillantes del Mariscal. Evidentemente, Goering no había informado al Führer que me había obsequiado con aquel otro ejemplar. Y más penosa se volvió la situación cuando Hitler a su vez, me pidió que le entregara la condecoración que llevaba puesta. No reparó en la liga de señora, pero inevitablemente él debió comprobar en ese momento que yo llevaba una condecoración muy distinta de la que me había entregado personalmente, pero no hizo más que mirar ambas piezas, una en cada mano, dándoles vueltas, como seguramente se lo había visto hacer a Goering

y dijo lleno de satisfacción: «¿Ve usted la diferencia? Aquellos son fragmentos, y estos, brillantes de verdad». En realidad, los «fragmentos» de Goering eran mucho más grandes y estaban mucho mejor engarzados. No, realmente no entendía de piedras preciosas. Y yo poseía desde entonces los brillantes ¡por partida triple!

No acaba aquí la historia. Hitler me anunció que había encargado a la profesora Trost, conocida artista de la heráldica, el diseño del documento de otorgamiento. Quería así poner de relieve la significación de la distinción creando un documento de valor histórico perdurable, que pasara en herencia de generación a generación, manteniendo vivo el recuerdo del portador y de su época. Pasó bastante tiempo hasta que aquel trabajo estuvo terminado, y lo que Hitler puso entonces en mis manos superó todas las previsiones. El documento de otorgamiento, ejecutado con un gusto exquisito, estaba en un estuche de cuero azul de amplio formato, adornado con ornamentos de estilo clásico y la insignia del Tercer Reich, ambos en oro macizo; y la corona en las garras del águila heráldica tenía un engarce de gran número de brillantes de considerables quilates. Los próximos documentos de esta índole —me explicó el Führer — serían mucho más sencillos. «Pero este —destacó— está hecho todo a mano, incluso esto», palabras con las cuales me señaló regocijado su propia firma.

Goering quiso ver el documento y lo contempló largo rato con pericia de hombre entendido. «Exactamente igual al documento que me nombra Mariscal del Reich», observó. Pero más tarde su ayudante comentó: «Con la única diferencia de que le faltan los brillantes, y eso le duele». El Mariscal quiso saber luego qué iba a hacer con el documento. Yo no lo había pensado todavía. El obsequio del Führer —me dijo— es tan valioso que corresponde

guardarlo en un lugar absolutamente seguro. Goering disponía, en un túnel, de cajas fuertes que para tal fin me ofreció de manera tan categórica que difícilmente hubiera podido negarme.

«Brillantes del Mariscal del Reich»

Cuando la guerra tocaba a su fin, la sede de mi mando en Berlín fue destruida totalmente por las bombas, perdiéndose también en esta ocasión el ejemplar número tres de mis Brillantes. Sin embargo, la razón de que en esa época ya no los lucía en el uniforme era otra; la pérdida me sirvió de pretexto. Pero cuando Hitler se enteró de lo sucedido, hizo confeccionar para mí la condecoración otra vez más. ¡Ya era la cuarta!

En las postrimerías de la guerra —yo mientras tanto había caído en desgracia— me trasladé al sur de Alemania, y en esa oportunidad quería llevarme el documento confiado a Goering. Cuando manifesté tal propósito, los círculos allegados al Mariscal me lo desaconsejaron seriamente, pues todavía no se permitía a nadie dudar de la seguridad de Berlín. Me resigné, y el precioso documento cayó en manos de los rusos con muchas cosas más.

Siete años después hice mi primera visita de postguerra a Berlín, procedente de la Argentina. Ahora bien, momentos antes de tomar el avión de regreso, se me entregó la carta de un remitente que me era desconocido. Él mismo se había enterado por la Prensa de mi visita, y me decía que tenía el placer de poder, finalmente, darme una noticia que sin duda me interesaría: se hallaba en su poder el documento referente a los Brillantes de las Hojas de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero. En ocasión de mi próximo viaje a

Berlín, mis primeros pasos se dirigieron al domicilio indicado por el remitente y un caballero me hizo entrega de aquel recuerdo inapreciable. Para los soldados del Ejército Rojo, solo el estuche con su escudo de oro y brillantes merecía la pena de echárselo al bolsillo. Pero esa pérdida yo no la sentía. Era el documento al que atribuía valor y no a su suntuosa presentación.

El horroroso desenlace de la guerra había despojado a los hombres y las cosas de sus oropeles exteriores, para reducirlos a su verdadera substancia. En cierto modo, el destino de mi documento me pareció simbólico, pues los cazadores de «souvenirs» ya habían ofrecido miles de marcos por él, sin estuche. Su devolución fue seguramente la impresión más fuerte que recibí en mi reencuentro con la patria. Aún había, pues, hombres de carácter, como aquel anciano distinguido, a despecho del derrumbamiento y de la ocupación extranjera, a pesar del hambre y la miseria, a pesar de la aparente abrogación de todos los valores humanos. Ya no brillaba el oropel, pero la substancia permanecía sin contaminación.

CAPÍTULO XX

OPERACION «TRUENO»

Al comienzo de mis actividades como Inspector General de la Aviación de Caza, en los primeros días de enero de 1942, se me asignó una tarea de extraordinaria importancia. Desde marzo y junio de 1941 se encontraban en el puerto militar de Brest los cruceros acorazados «Gneisenau» y «Schamhorst» (cada uno de 26 000 toneladas de desplazamiento y artillados con 9 cañones de 28 centímetros y 12 de 15), y el crucero pesado «Prinz Eugen» (10 000 toneladas, con 8 cañones de 20,3 centímetros y 12 de 10,5). En lo que iba de la guerra, estas unidades habían desarrollado con éxito, en conjunto o aisladamente, una serie de operaciones importantes, en las cuales el «Gneisenau» y el «Scharnhorst» en junio de 1940 habían hundido frente a Narvik, al portaaviones británico «Glorious»; y el «Prinz Eugen» y el «Bismark», a su vez habían destruido en mayo de 1941 al acorazado británico «Hood», amén de numerosas otras unidades y transportes enemigos, totalizando las 100 000 toneladas de hundimientos.

El grupo alemán actuaba en Brest como «fuerza de diversión», al tener sujeta, con su presencia, a una considerable parte de la Ilota británica. La Marina de

Guerra inglesa debía tener constantemente preparadas grandes fuerzas navales para asegurar el tránsito de convoyes por el Canal, amenazado desde Brest, y por añadidura no podía, a causa de la presencia de aquellos buques, hacer operar en el Mediterráneo central a su llamada «Fuerza H», destinada a atacar el tráfico marítimo de reabasteeimiento germano-italiano hacia el teatro de guerra africano. Debía mantener en Gibraltar esta fuerza, compuesta de acorazados y portaaviones, ante las necesidades operativas.

Al mismo tiempo, actuaban como una especie de papel matamoscas para la Royal Air Force, al absorber buena parte de su esfuerzo ofensivo, escudando así a los objetivos materiales del territorio del Reich. Los británicos realizaron 299 ataques aéreos contra las unidades en Brest, en los que perdieron 43 aviones y 247 tripulantes. El «Gneisenau» fue alcanzado por las bombas dos veces y el «Schamhorst» sufrió a su vez graves daños en una ocasión, pero ambas naves pudieron ser reacondicionadas por completo.

Una grave decisión

Sin lugar a dudas, había que contar con el recrudecimiento de aquellos ataques; algún día los buques serían puestos fuera de combate o destruidos, lo que anularía todos sus efectos positivos de «fuerza de diversión», como así mismo frustraría la esperanza del Alto Mando Naval Alemán de volver a desarrollar con ellas actividad operativa en el Atlántico. Sin embargo, la decisión de Hitler de trasladarlos desde Brest tuvo su origen en consideraciones relacionadas con el frente oriental. Mientras él preparaba la nueva ofensiva contra los soviets, estos aumentaron sus exigencias a sus aliados anglo-norteamericanos, pidiendo no

solo el apoyo por medio de entrega de material bélico, sino también la apertura de un segundo frente que los aliviara en su desesperada lucha contra Alemania.

Hitler apreciaba que Escandinavia era la zona más propicia para que los aliados materializaran esa ayuda. Esta opinión fue confirmada por las informaciones del Servicio de Informaciones de las Fuerzas Armadas, por las operaciones de «comandos» británicos en Noruega y por las dudas que existían sobre la sinceridad de la neutralidad sueca frente al Reich. Hitler estaba en posesión de informaciones que consideraba dignas de confianza y de crédito, según las cuales en la primavera se lanzaría una ofensiva británico-soviético-escandinava contra el flanco Norte alemán. Suecia recibiría, como premio de su participación en la guerra, a Narvik y algunos territorios en torno a Petsamo. Hitler creía que la amenaza era extraordinariamente seria y que hacía peligrar el éxito de su inminente ofensiva contra Rusia. Otro motivo que posiblemente también le indujo a atribuir gran importancia a Escandinavia, pudo haber sido la circunstancia de que en Noruega estábamos realizando ensayos con agua pesada para el aprovechamiento de la energía atómica.

A causa de los preparativos para la ofensiva en el frente oriental, no había efectivos disponibles para la defensa del espacio septentrional amenazado. La Luftwaffe debió limitarse a aumentar y desplegar sus bases en Noruega e incrementar la infraestructura y la corriente de abastecimientos, pero no pudo trasladar allí fuerzas dignas de mención. Quedaba aún la Flota, que Hitler estaba decidido a empeñar en su mayor parte en las aguas noruegas.

La Marina de Guerra y su Comandante en Jefe no estaban muy entusiasmados con el proyecto. No creían que el peligro fuera tan inminente; consideraban muy elevados

los riesgos del plan, e indicaban que el estado de instrucción de las tripulaciones era un tanto deficiente a causa de su larga inactividad; y ante todo, no querían perder la posibilidad de reanudar las operaciones en el Atlántico, cuyas perspectivas se presentaban favorables, gracias al apremio que en el Pacífico causaba el Japón a las flotas británica y norteamericana. Posiblemente en esa actitud influyera también la oposición —que a mí como integrante de la Luftwaffe no me era desconocida— a una tarea que sacrificaba la libertad de acción de la propia arma, sujeta a órdenes emanadas del comandante supremo, sobre la base de concepciones terrestres.

También la Luftwaffe opuso reparos, a pesar de que en el cuartel general del Führer se solía decir de ella que en contraste con el ejército y la marina, «podía hacerlo todo». Jeschonnek, antes de la conferencia decisiva con Hitler, me había puesto en conocimiento de los detalles de la operación proyectada, observando de antemano que la Marina cargaría lógicamente sobre la Luftwaffe la responsabilidad principal de la operación.

Para el traslado de los buques alemanes de Brest a Noruega solo había dos rutas: La del Norte, alrededor de Escocia, conducía a un inevitable encuentro con la «Home Fleet» estacionada en «Scapa Flow». A causa de la superioridad de esta —se componía por lo menos de tres acorazados y dos portaaviones— la ruta septentrional quedó descartada desde un principio. La ruta Sur a lo largo del Canal, en cambio, presentaba la amenaza de atraer la totalidad de la Royal Air Force, así como de ataques de naves ligeras de superficie y el fuego concentrado de la artillería costera. De todos modos, la ruta del Canal parecía ofrecer el riesgo menor si se empleaban a fondo las unidades alemanas de caza emplazadas en la costa.

Jeschonnek había acertado con toda exactitud al predecir que la Marina evitaría toda discusión seria sobre la ruta del Norte, y que en cambio exigiría para la navegación por el Canal una escolta directa y constante, «una pantalla absolutamente segura formada por una fuerza suficiente de cazas», y cosas por el estilo. «Tal fórmula —opinaba— es totalmente inaceptable para nosotros, que no tenemos sino dos regimientos en el Canal, con unas pocas unidades de instrucción, en total 250 cazas, cuando más».

Goering, incapaz de negar un deseo al Führer, y consciente de que la fuerza de nuestros cazas en el Oeste era insuficiente para semejante tarea, optó por no participar personalmente en las conferencias en el Cuartel General del Führer, delegando tal responsabilidad en Jeschonnek y en mí. El Jefe del Estado Mayor General debía recomendarme a mí como jefe responsable de todas las fuerzas de caza que intervendrían en la operación.

El 12 de enero, Jeschonnek y yo fuimos al Cuartel General, donde aparte de Hitler, Keitel, ayudantes y taquígrafos, estaban Raeder Comandante en Jefe de la Marina, y el comandante del Grupo de Acorazados, Vicealmirante Ciliax y el Comodoro Ruge, para asistir a la reunión en que se decidiría la operación. Raeder comenzó por señalar que el estudio de la preparación y el desarrollo de la irrupción de las unidades había sido efectuado sobre la base de una perfecta imparcialidad. «No obstante —continuó— no creo ser la persona indicada para recomendar la iniciativa de tal operación. Si en cambio se ordenara efectuarla, ya están preparados todos los planes necesarios, y Ciliax y Ruge informarán en detalle sobre los mismos, para facilitar a usted, mi Führer, la decisión definitiva».

La decisión en manos de la Luftwaffe.

Hitler resumió nuevamente los puntos de vista que habían conducido a adoptar su firme determinación de reunir prácticamente toda la flota alemana en aguas de Noruega. Luego Ciliax explicó el plan preparado por el Estado Mayor General Naval, destacando especialmente tres consideraciones:

1.º Los movimientos de los buques debían ser reducidos a un mínimo antes del comienzo de la operación.

2.º Las unidades debían zarpar de Brest durante la noche, para aprovechar, durante el paso del Canal, la luz del día que favorecía a nuestros medios de defensa.

3.º Debían ser escoltados desde la salida del sol hasta el crepúsculo por fuerzas de caza lo más poderosas posible.

A esta altura intervino Hitler, subrayando el papel decisivo que correspondía a la Luftwaffe en el cumplimiento de la operación. Jeschonnek le respondió con cautela expresando que una escolta de caza permanente resultaría poco factible de realizar con solo 250 aviones, pero, se elevaría este número mediante el empleo de cazas nocturnos durante las primeras horas de la mañana y las últimas de la tarde. Raeder a su vez exigió nuevamente una protección de cazas muy poderosa, así como ataques previos a las bases de los aviones torpederos británicos. El Jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe expuso su punto de vista con mayor claridad, expresando que no había por el momento posibilidades de aumentar las unidades de caza en el Oeste, por lo cual los pilotos alemanes debían de enfrentarse, por lo menos durante las horas de la tarde, con una fuerte superioridad

enemiga. En el curso ulterior de la conversación, Raeder declaró otra vez categóricamente que el éxito o el fracaso de la operación dependía exclusivamente de la actuación de la Luftwaffe, y solicitó del Führer las órdenes pertinentes.

Así lo hizo Hitler, ordenando a la Luftwaffe que tomara las previsiones necesarias para la protección de los buques de guerra. Pero el representante de la Luftwaffe se mantuvo firme, reiterando que no se podía garantizar, con las fuerzas disponibles, la protección integral que exigía la Marina.

El resumen final de Hitler fue el siguiente: zarpar durante la noche, aprovechando así al máximo el factor sorpresa, y pasar de día por el estrecho, entre Dover y Calais. El no creía que los ingleses tomarían contramedidas relámpago, y también consideraba infundada la apreciación del Estado Mayor de la Marina en el sentido de temer importantes traslados de la Royal Air Force al sudeste de Inglaterra, para atacar a nuestros buques. Según él, la situación de las unidades navales en Brest era comparable a la de un enfermo de cáncer, cuya vida solo puede salvarse mediante una operación arriesgada; esta operación ofrecía la posibilidad de una salvación. Su abandono, en cambio, era la seguridad del desenlace fatal.

El acta de la conferencia terminó con estas palabras: «Por lo tanto, el Führer resuelve, de conformidad con el criterio del Comandante en Jefe de la Marina, que la operación debe prepararse en la forma propuesta».

Durante la conferencia, Hitler exigió un máximo de secreto como condición esencial del éxito, redactándose sobre este punto un documento especial, que todos los participantes debían firmar. Mientras subscribían aquel documento, Hitler me apartó. «Usted ha escuchado —me dijo— que todo depende de la pantalla aérea con que usted debe envolver a la formación naval. ¿Cree que la operación

tendrá éxito?».

Lo que le respondí reflejaba mis más sinceras convicciones y fue ratificado luego por los mismos acontecimientos. «Todo —le repliqué— depende del tiempo que la Royal Air Force disponga para movilizarse contra el grupo. Para tener éxito necesitamos una sorpresa completa y mucha suerte. En cuanto a mis cazas, liarán todo lo factible, sabiendo lo que depende de su actuación».

Yo había meditado detalladamente esta respuesta. Conocía los riesgos de la operación tanto como la insuficiencia de las fuerzas disponibles, factores que se habían señalado a Hitler con toda claridad, pero, también a pesar de todo, él había ordenado la operación. Como piloto de caza yo sabía por mi experiencia personal, cuán decisivas son para el éxito la sorpresa y la suerte, factores que por lo general solo ayudan a quienes ponen en juego un coraje excepcional pero regido por un frío discernimiento.

«La mayoría de mis resoluciones —expresó el Führer— han tenido que ser audaces. La fortuna favorece únicamente a quien acepte el riesgo». Si en cambio la empresa fracasara dijo que sería para el una idea reconfortante que el grueso de las tripulaciones pudiera salvarse, gracias a la proximidad de las costas.

Se comenzaron los preparativos con la mayor intensidad y dentro del más severo secreto. Nadie, aparte de las personas nombradas en el documento firmado, podía ser enterado de los detalles del plan, a menos que mediara una autorización especial de los Comandantes en Jefe de la Marina y la Luftwaffe. «Por orden expresa del Führer» se me había asignado la responsabilidad de la operación y la ejecución de la escolta de caza. Con el pretexto de una inminente gran ofensiva aérea contra Inglaterra, emprendí las tareas de planificación de la operación denominada

«Donnerkeil» (interjección análoga a ¡Cáspita!). Para enmascarar sus propios preparativos, la Marina había adoptado a su vez la denominación «Cerbero» y se justificaron sus trabajos de puesta a punto diciendo que respondían a una inminente salida de las unidades de Brest con destino al Atlántico y posiblemente también al Pacífico.

Comienzan los preparativos

El «velo» de la finalidad a que respondían aquellos preparativos, que por supuesto no podían permanecer ocultos al servicio secreto aliado en la Francia ocupada, fue apoyado por medio de toda una serie de maniobras de encubrimiento y tráfico de radioengaño, destinados especialmente al Servicio de radioescucha británico. Hitler personalmente había expresado en tono de broma que iba a poner en conocimiento del aliado italiano, bajo compromiso del más estricto secreto, que el Grupo de Brest zarparía próximamente para apoyar a los japoneses en el Pacífico. Este —dijo— sería para él, el conducto más directo y más seguro para que la noticia llegara a oídos del Almirantazgo británico.

El servicio de informaciones británico obtuvo, por distintos conductos, informes de los movimientos preliminares de nuestros destructores, torpederos y lanchas torpederas, y de las actividades de barrido de las zonas minadas, así como del traslado de unidades da caza. El Contralmirante francés R. de Bellot refiere en su publicación *La guerre aéronavale dans l'Atlantique* que entre Francia y el Almirantazgo británico existía una comunicación secreta, dirigida por el Teniente de Navio francés Philippon quien, en aquella oportunidad, había

informado por radio a Gran Bretaña sobre los detalles más importantes de nuestros preparativos.

Las relaciones de mando de aquella típica operación conjunta se dispusieron de tal manera que la fuerza aérea no fue subordinada a las órdenes de la marina, sino que simplemente se le asignó una tarea de cooperación. Anticipándome al relato, debo destacar que tal cooperación se desarrolló a la perfección y sin fricción alguna.

El Mando en Jefe de la Marina debía emitir las directivas fundamentales de la operación, mientras que la dirección de la operación naval sería responsabilidad del Mando de la zona Naval, en cuya jurisdicción se encontrara el Grupo durante la navegación, es decir, que desde la partida de Brest hasta la llegada a la desembocadura del Escalda estaría a cargo del Mando de la Zona Naval Oeste con sede en París, y desde el Escalda hasta la entrada a las bases metropolitanas del Mando de la Zona naval Norte, con sede en Kiel.

A estos mandos fue subordinado durante el transcurso de la operación el Comandante del Grupo, Vicealmirante Ciliax, quien tenía la responsabilidad de la dirección táctica de la formación desde a bordo de su buque insignia. Eran comandantes de las unidades participantes los Capitanes de Navio Hoffmann («Scharnshorst»), Fein («Gneisenau») y Brinkmann («Prinz Eugen»).

Desde el comienzo del plan, se intercambiaron Jefes de enlace entre los Mandos navales y aéreos, a fin de coordinar en la mejor forma posible los detalles de la operación. El Coronel Ibel se hizo cargo de mi enlace más importante, o sea con el Vicealmirante Ciliax, en calidad de «Comandante de Caza de a bordo»; a su disposición se hallaban un Jefe de Operaciones y un Jefe de Control de Cazas con un Oficial de Intercepción y su ayudante, así como el Coronel Elle

como Jefe de Informaciones, con su correspondiente personal de radioperadores. Esta Plana Mayor permaneció a bordo del buque insignia durante la navegación. En el «Gneisenau» y el «Prinz Eugen» se encontraban a su vez, en cada buque, un Oficial de Enlace de Caza con varios radioperadores.

Durante las imprescindibles salidas de prueba previas a la partida, reducidas a lo estrictamente necesario, pero indispensables a fin de comprobar el estado de las máquinas y de los equipos radioeléctricos y para realizar ejercicios de tiro, los buques fueron protegidos constantemente por cazas, y así los comandos y enlaces se familiarizaron con las particularidades del caso. Entre el 22 de enero y 10 de febrero de 1942, estas pruebas se realizaron con un total de 450 salidas de caza para la protección, derribándose en estas ocasiones una serie de aviones británicos. Por su parte, la Royal Air Force continuaba, noche tras noche, sus incursiones contra Brest, aunque sin causar más daños a los buques de guerra alemanes.

Para el tiempo que durara la operación, las Flotas Aéreas 3 y «Reich» pusieron a mi disposición unidades aéreas con su correspondiente sostén logístico y unidades de comunicaciones. Es natural que ningún comandante vea con buenos ojos semejante intromisión en su jurisdicción de mando, pero la subordinación de tales unidades a mi Comando demostró su utilidad en beneficio de la concentración de fuerzas. Más aún, tuve la impresión de que a los altos comandos aéreos afectados no les resultaba tan ingrato el verse relevados de la responsabilidad directa de una operación de tal riesgo.

A fin de asegurar las rutas de aproximación más cortas hacia los buques que al amanecer debían encontrarse entre Cherburgo y El Havre, las unidades de cazas fueron

concentradas en la zona de Abbéville-Lille-Calais, donde se instaló la central de Operaciones (I) en Le Touquet. Sin embargo, había que contar también con la posibilidad de que la navegación se retrasara por cualquier motivo, en cuyo caso los buques podían hallarse antes del amanecer bastante más al Oeste. Para esta eventualidad se preparó una segunda zona de concentración: entre El Havre-Caen-Cherburgo, con la central de operaciones en Caen (Ia). Una tercera zona de concentración se estableció entre la desembocadura del Rin y la desembocadura del Escalda-Zuidersce, con su central de operaciones (II) en Schipol, donde los cazas, de marchar la operación según lo previsto, debían descender a partir de las quince horas, para reabastecerse de combustible y munición y despegar nuevamente. Finalmente, para el día siguiente, se había previsto la protección de las unidades, una vez que hubieran llegado a la Bahía Alemana, desde una cuarta zona de concentración, la de Jever-Wilhelmshaven, con su central de operaciones (III) en Jever.

Esta voluminosa organización y los preparativos exigía a lodos los participantes esfuerzos tanto mayores cuanto que todo debía hacerse sin llamar la menor atención, con el mayor disimulo y ocultando el propósito hasta el último instante.

El éxito dependía en grado extraordinario de una preparación minuciosa de las comunicaciones. Los aeródromos de las cuatro zonas de concentración debían ligarse por medio de numerosas comunicaciones con las respectivas centrales de operaciones. Para mi comunicación directa con el Comandante del Grupo de Acorazados y el Comandante de cazas de a bordo, tenía a mi disposición, además de una frecuencia en onda ultracorta, otra frecuencia en onda larga para la transmisión de mensajes en clave. El Comandante de Caza de a bordo a su vez estaba en contacto

por onda ultracorta con los Oficiales de Enlace a bordo de los otros dos buques de guerra.

Sin entrar en los detalles de los preparativos para este sistema de comunicaciones, muy amplio y complicado, añadiré que los ingenieros especialistas del Director General del Material con expertos de la técnica electrónica y el Comandante de Comunicaciones de la Luftwaffe, general Martini, prepararon sistemas y medios absolutamente nuevos para engañar y perturbar el servicio de radar enemigo. Estos elementos eran de funcionamiento aún desconocido y no se valoró exactamente la eficacia que podrían tener para la desorientación de la dirección enemiga.

En cuanto a los preparativos a realizar por la Marina, la limpieza de minas y la navegación eran los factores más decisivos. La ruta de la formación a través del Canal no se trazó en proximidad inmediata de la costa francesa, a pesar de originarse con ello ciertas desventajas. En cambio, para tener mayor seguridad contra las minas fondeadas y al mismo tiempo la posibilidad de alcanzar velocidades más altas en aguas más profundas, se fijó un derrotero que seguía aproximadamente por el medio del Canal, con una profundidad no menor de 25 metros; para facilitar la navegación, la ruta se marcó con lanchas. Ochenta dragaminas anularon en el trayecto 98 minas ancladas y 21 fondeadas. Se descubrieron y despejaron tres barreras de minas, perdiéndose un dragaminas y un destructor en esta oportunidad. Todas estas operaciones debieron desarrollarse con el mayor sigilo y, por este motivo, exclusivamente en horas de la noche.

Gracias a mi experiencia como jefe del regimiento de caza, al cual ya se había confiado la protección de las unidades ancladas en Brest en el año anterior, y

especialmente debido a las experiencias recogidas durante las tareas de escolta en los ocho días de salidas de pruebas, emití una regla de combate en forma de un «Reglamento para la escolta de buques mercantes y formaciones navales».

Entre las exigencias, comprensibles, pero imposibles de cumplir de la Marina, y las posibilidades de la Luftwaffe, limitadas por el número de cazas disponibles, llegué a la siguiente solución de compromiso: la escolta permanente en vuelo de altura y en vuelo rasante debía limitarse a una fuerza de 16 cazas cada una. Estas olas de 16 máquinas permanecería en escolta de los buques, un tiempo medio de 35 minutos, variable según la distancia relativa de su propia base. Si durante ese tiempo hubiera poco o ningún contacto con el enemigo, el lapso debía extenderse por 10 minutos más. La ola de relevo llegaría al objetivo, según un plan calculado al segundo, diez minutos antes del momento de relevo, de modo que el número de cazas de escolta se elevaría a 32 aparatos durante 10 minutos como mínimo y 20 como máximo.

El plazo para el reabastecimiento de combustible y munición, se redujo a 30 minutos, lo que exigía el extremo empeño de todos los esfuerzos, tanto del personal terrestre como de las tripulaciones.

En cuanto al combate mismo, los cazas de la escolta inmediata recibieron la orden de lanzarse sin pérdida de tiempo y en cualquier situación contra los aviones enemigos. Si estos lograban situarse en posición de ataque a los buques, la orden indicaba a los cazas inutilizarlos por cualquier medio, incluso la embestida. Debían eludirse los combates con aviones enemigos que se alejaban. El éxito de los cazas no había de reflejarse en el número de los aviones enemigos derribados, sino única y exclusivamente en el logro de la protección eficaz de los buques de guerra.

Mas lo esencial del plan residía en que, fuera de la escolta directa permanente, numéricamente pequeña y más bien defensiva, se disponía en todo momento de suficientes fuerzas en estado de máxima alarma, para ser arrojadas ofensivamente contra incursiones adversarias.

Participaron en la operación «Trueno», los regimientos 2 y 26 de Caza, únicos que permanecían aún en el Canal. Habían sido completados en material y personal hasta alcanzar una capacidad de 90 cazas Me-109 y FW-190. A estas fuerzas se agregaba un escuadrón de la Escuela de Cazas de París, con 12 Me-109, trasladados a El Havre. Finalmente contábamos aún, por lo menos para las horas de la mañana del día X, con el Regimiento 1.º, emplazado en la zona noroeste de Alemania; pero por la tarde, este regimiento tendría que suspender su apoyo, pues tenía la misión de amparar a las naves al día siguiente, cuando las mismas continuaran su navegación por la Bahía Alemana después del cruce del Canal. Esa unidad disponía de una capacidad operativa de 60 Me-109. Todo esto significa que en el mejor de los casos yo podía contar solo con 252 cazas, número que en el transcurso de la operación habría de sufrir una considerable disminución. Por supuesto no había reservas. Por otra parte, para el combate durante el amanecer y el crepúsculo, teníamos 30 cazas nocturnos Me-110.

Efectivos, condiciones meteorológicas y fecha

Fue necesario considerar una serie de factores para la elección del día X. La operación había sido ordenada como muy urgente; su cumplimiento después del mes de febrero estaba fuera de discusión, por el hecho de que desde

entonces la brevedad de las noches hubiera afectado el factor sorpresa. Hasta mediados de febrero debía contarse con la obscuridad desde las 20.30 hasta las 8.30 horas. El 15 de febrero habría luna nueva, es decir, obscuridad completa, con la consiguiente seguridad máxima durante la noche. Entre el 7 y el 15 de febrero, por añadidura, las condiciones de flujo y reflujo en el Canal eran óptimas, motivo por el cual se optó por este plazo. Fue responsable de la elección el Comandante en Jefe del Comando de la Zona Naval Oeste.

Había que consultar ahora a las deidades del tiempo, a las cuales correspondía en la realización de la operación un papel importante y quizá decisivo. A causa de las condiciones climatológicas del tipo Oeste prevaleciente en el Canal, nuestros meteorólogos luchaban con la dificultad de no disponer de información procedente del interior del Océano Atlántico. Debían limitarse a aprovechar los informes que traían los aviones de exploración a larga distancia, emplazados en las costas occidentales de Europa. Para reforzar este servicio, se emplearon todavía tres submarinos especiales, que observaban las condiciones meteorológicas en el Atlántico Este, así como en la zona de Irlanda, muy importantes para las modificaciones del tiempo. El 7 de febrero, a causa de que la presión atmosférica imperante en el continente era descendente, existía una considerable inseguridad con respecto al tiempo; los meteorólogos formularon para el día 12, el siguiente pronóstico:

«En la zona sur de Irlanda se ha formado una zona de baja presión. Vientos fuertes con descenso de la presión atmosférica al norte de Escocia, permiten suponer, con gran probabilidad, que estas perturbaciones originarán temporales que avanzarán hacia el Sur con una velocidad de 50 kilómetros por hora y llegarán el 12 de febrero, entre las 8 y

10 horas, al extremo este del Canal, para proseguir luego su desplazamiento hacia el Sur. En consecuencia, el tiempo empeorará rápidamente en el Canal, y tras el paso de aquellas masas de aire, dos o tres horas después, volverá a aclarar, mientras la zona de las bases británicas dispondrían de buen tiempo. Sobre nuestras propias bases, el tiempo empeorará con el mismo ritmo con el cual se aclarará la zona de lucha en el Canal. En las horas de la tarde, también las bases alemanas disfrutarán probablemente de buen tiempo».

Tal pronóstico no podía estimular el entusiasmo de nosotros, los cazas. Por suerte, las previsiones de los meteorólogos se cumplieron, con un retraso de seis a ocho horas. ¡Y este retraso fue nuestra salvación!

A pesar de los preparativos desfavorables del tiempo, el Almirante Saalwaechter, quien en aquel tiempo era Jefe del Comando de la Zona Naval Oeste, ordenó la partida de los buques, o sea el comienzo de la operación «Trueno-Cerbero», para las 20 horas del 11 de febrero de 1941, habiendo tenido lugar la última conferencia respectiva en el Palacio Luxemburgo al mediodía del mismo día. No dejó de influir en la elección de la lecha el que la marina de guerra, obediente a una vieja superstición de la gente navegante, consideraba el día 13 como fecha poco propicia para cualquier empresa, particularmente cuando por añadidura caía en un viernes.

Me dirigí de París al Paso de Calais, donde reuní a todos los Jefes de las unidades, hasta los Jefes de Escuadrón inclusive, para una conferencia que tuvo lugar la misma noche de la salida de los buques. Cuando les revelé la naturaleza y la finalidad de todos aquellos misteriosos preparativos que los había tenido ocupados durante las semanas precedentes, la sorpresa estalló entre ellos como una bomba. Pero fue también grande el entusiasmo por

poder participar activamente en una operación tan arriesgada e importante. De regreso a sus unidades, debían abrir las órdenes de operaciones, que ya en una oportunidad anterior yo les había entregado, bajo sobre lacrado.

Según se trasluce claramente de informaciones de fuente británica, en aquel momento, es decir, en la noche de 11 al 12 de febrero, la Royal Air Force también estaba en estado de alarma. El Almirante al mando de Dover había recibido torpederos, lanchas torpederas y aviones torpederos «Swordfish», y en los días previos los aviones británicos habían arrojado 1100 minas magnéticas en la zona entre Brest y las islas Frisias.

Así pues, de manera alguna puede afirmarse que el Alto Mando británico haya sido sorprendido totalmente por nuestra operación. Los preparativos de esta, efectuados en el mismo umbral de Inglaterra, en modo alguno podían escapar a su atención, y las contramedidas dispuestas dejan entrever que efectivamente se contaba con la posibilidad de un paso de los buques alemanes por el Canal. En cambio es probable que no se considerara por parte británica con esa contingencia en pleno día y que por este motivo los británicos previeran sus medidas de defensa, a un paso del estrecho Dover-Calais, en las horas de la noche.

Comienza la operación

Al caer la noche, en la fecha del 11 de febrero, se reunieron ante la entrada del puerto de Brest siete destructores alemanes que debían formar un cinturón de defensa en torno a las naves. A las 20 horas, según la orden recibida, el «Schamhorst», el «Gneisenau» y el «Prinz Eugen» zarparon. Pero no llegan lejos: ¡Alarma aérea! Las

unidades vuelven a sus muelles y amarran nuevamente. El puerto es sumido en neblina artificial y la artillería antiaérea de todos los calibres comienza a ladrar. ¡Bonito principio! Los reflectores repasan el cielo. Son unos 20 ó 25 bombarderos británicos que atacan Brest en una misión de rutina desde una altura de dos a tres mil metros. Los artilleros antiaéreos a bordo de los buques están alerta y contribuyen al huracán de fuego que recibe a los incursores británicos. Caen las bombas y estallan en el puerto, pero por fortuna las tres naves no sufren daños. Apenas los británicos vuelven las espaldas, se repite la orden de zarpar. Son las 22.20 horas, lo que significa dos horas de retraso. Pocos minutos antes de las 23, las unidades abandonan la entrada de Brest y la formación inicia la navegación nocturna. La operación «Trueno-Cerbero» empieza.

CAPÍTULO XXI

LA IRRUPCION

Aquella noche ninguno de nosotros pensó siquiera en el sueño. Una vez que los buques zarparon, surgieron dos nuevas e importantes preocupaciones: ¿Lograría el grupo recuperar las horas perdidas en Brest a causa del ataque aéreo enemigo? Y, ¿habían reconocido los bombarderos incursores la iniciación de la esperada operación alemana? El éxito dependía en gran parte de la forma en que los acontecimientos respondieran a estos interrogantes.

En los planes se había previsto una velocidad media de navegación de 26 nudos. Sin embargo, la corriente favorable permitió al principio alcanzar cerca de 30 nudos. Luego de sobrepasar la isla Quessant, situada al oeste de la costa bretona, la formación tomó rumbo al Canal a las 0.13 horas, manteniendo un completo silencio radioeléctrico, de modo que únicamente recibíamos informaciones sobre su posición, de nuestras estaciones de radar de la costa francesa, que podían localizar a los buques de cuando en cuando. Cada información sucesiva que nos llegaba era motivo de grata sorpresa, pues habiéndose perdido dos horas y medias preciosas, yo había previsto la necesidad de trasladar las fuerzas de cazas que estaban alerta en el Paso de Calais, a la

zona de El Havre-Caen-Cherburgo, contingencia expresamente prevista en los planes, pero que hubiera significado un desgaste adicional para las unidades participantes. Respiramos, así, con gran alivio al enterarnos por los informes sucesivos que los buques recobraban el tiempo perdido, hasta que, poco antes de la salida del sol, era ya definitivamente seguro que alcanzarían con puntualidad de minutos el lugar donde debían hallarse al amanecer.

También la segunda cuestión, o sea el posible conocimiento de la operación por los británicos, pareció hallar una respuesta positiva y muy grata para nosotros. El enemigo permanecía en completa pasividad; además, los buques estaban todavía fuera del alcance de las estaciones de radar de la costa inglesa.

A bordo de los buques, que se dirigían, amparados por la obscuridad y a marcha forzada, hacia el estrecho del Canal, se ordenó zafarrancho de combate antes de las primeras luces, a las 6.30 horas. A la altura de Cherburgo se agregó al Grupo una formación de torpederos, para fortalecer la cortina externa de protección, integrado hasta entonces únicamente por destructores. El grupo se compuso a partir de ese momento de las tres unidades pesadas, siete destructores y de 8 a 15 torpederos que se relevaban durante la navegación.

A toda marcha hacia el estrecho

El cielo estaba cubierto, con un techo de unos 500 metros y una visibilidad relativamente buena. A las 8.14, aun en plena obscuridad, despegaron los primeros cazas nocturnos para llegar al Grupo a las 8.50 horas. Desde ese

instante y durante todo el día, hubo constantemente fuerzas de caza en contacto directo con los buques. Habíamos desplegado el paraguas aéreo, aunque este era relativamente modesto. Nuestros aviones de caza nocturna volaron a solo pocos metros de la superficie del agua, para substraerse a la detección del radar del enemigo. Naturalmente el silencio radioeléctrico fue completo. A las 8.54 horas del 12 de febrero, con los primeros albores del día, la formación se encontraba a la altura de la península de Cotentin. La operación tuvo su primera nota dramática cuando las fuerzas de seguridad de la marina descubrieron a la altura de Dieppe una barrera de minas desconocida hasta entonces y que el Grupo debía atravesar pocas horas después. Se la anuló mediante el empleo de cuatro dragaminas que, a costa de cualquier sacrificio, y con gran celeridad abrieron una brecha en ella. No obstante, la decisión de irrumpir con los buques a través de esta abertura provisional era extraordinariamente arriesgada. No quedaba otro recurso que afrontar el peligro o regresar a Brest; se optó por lo primero y los buques pasaron la zona de peligro sin novedad.

Mientras tanto a los cazas nocturnos de escolta, que volaban preferentemente a babor de las unidades, se habían agregado y por lo tanto más próximos a la costa inglesa, cazas diurnos. El plan general de la operación empezó a desarrollarse según nuestras previsiones. Felizmente, el enemigo aún no había advertido nada, y se debía tratar de mantener esta ventaja el mayor tiempo posible. Con tal finalidad, las órdenes dadas a cada uno de los pilotos por intermedio de los Jefes de unidades insistían en la urgente necesidad de volar en vuelo rasante y guardar un completo silencio radioeléctrico. Quien conozca la debilidad de la Luftwaffe en general —y de los pilotos de caza en particular— por el uso indiscriminado de la radio, podrá imaginarse

mi ansiedad a este respecto. Sin embargo, en esta oportunidad mis pilotos estuvieron a la par de la Marina, cuya disciplina radial era tradicional e insuperable. Solo más tarde, cuando el enemigo ya hubo descubierto al Grupo, y sobre todo en el ardor de los violentos combates aéreos de aquella tarde, renació el caos de comunicaciones radioeléctricas proverbial en la Luftwaffe.

Aparte de los cazas de escolla, en constante relevo, en nuestras bases estaba disponible en todo momento y lista para entrar inmediatamente en acción, una reserva de choque de 25 a 30 aviones, cuyos pilotos aguardaban a bordo de sus máquinas la orden de despegar. Fueron precisamente estas fuerzas, no supeditadas a una rígida tarea defensiva, las que en el curso ulterior de la operación lucharon con particular éxito, corroborando otra vez más que el caza, fiel a la esencia misma de su ser no debe dejar la iniciativa ofensiva al enemigo, ni aun en las misiones puramente defensivas.

Hacia las 11 horas los cazas nocturnos fueron retirados y trasladados a sus bases en suelo holandés, para estar disponibles desde allí para efectuar la escolta durante el anochecer. En aquel instante la escuadra había alcanzado aproximadamente la altura de la desembocadura del Somme y se hallaba a solo 60 kilómetros del estrecho del Canal, entre Dover y Calais. Los buques de guerra alemanes navegaban desde hacía dos horas, en plena luz del día, a lo largo de la costa inglesa, sobre una ruta que en el curso de la historia del dominio del mar británico a partir del siglo XVII, no había osado recorrer ninguna fuerza naval enemiga. El silencio imperante sobrecogía los ánimos.

A esa hora, once de la mañana, hora centroeuropea (las diez, hora inglesa), nuestro servicio de escuchas captó un mensaje de alarma procedente de un caza británico. Se

limitaba a informar que una gran formación naval alemana, de unos 20 buques de guerra, ¡incluyendo tres unidades pesadas!, se encontraba alrededor de 80 kilómetros antes de la desembocadura del Somme, navegando a toda marcha hacia el estrecho Dover-Calais. ¡El enemigo, pues, había descubierto la operación!

Por lo menos, así lo debíamos suponer a raíz del mensaje captado. Estaba en mis manos la decisión de poner en movimiento, con una palabra clave, todas las medidas previstas para romper el velo de la operación. Los acontecimientos probaron que no era aconsejable emitir órdenes precipitadas a raíz de aquella información alarmante, sino que en cambio —y ello resultó adecuado— seguir manteniendo todas las precauciones establecidas para el ocultamiento de la operación; efectivamente, una hora después el Mando británico se dio cuenta exacta de lo que sucedía, estando recién entonces en condiciones de adoptar sus primeras contramedidas. Los británicos indican como momento del descubrimiento de la operación las 11.05 hora inglesa, o sea las 12.05 hora alemana. Ahora bien, el primer mensaje del caza británico se emitió una hora antes; parece que no se le dio mayor crédito y que solo se ordenaron nuevos reconocimientos y la más extrema vigilancia. Así fue que una hora más tarde un avión de reconocimiento confirmó la información que se había considerado imposible. Churchill relata que el Almirantazgo británico se enteró de los hechos a las 11.25 horas (12.25 hora alemana).

A esa hora los buques habían llegado prácticamente al estrecho. El techo había descendido a unos 200 o 300 metros y caía una fina llovizna, que sin embargo permitía vislumbrar la costa británica. Desde Boulogne se habían agregado a la escuadra 15 lanchas torpederas, que la resguardaban de la costa enemiga. La fortuna nos había

acompañado hasta entonces con un favor inusitado. Habíamos economizado considerables fuerzas de caza que, de haber el enemigo descubierto la operación antes, habrían sido debilitadas o aniquiladas. Gracias a este privilegio del azar, las tripulaciones estaban aún frescas en el instante en que la escuadra llegaba al lugar más peligroso de su ruta, donde el desarrollo previsto de la operación había de alcanzar su punto culminante, y esperaban con gran confianza la batalla aérea inevitable y próxima.

Eficaz acción contra el radar

Parte considerable del mérito en la evidente confusión que sufrió el mando británico corresponde a los expertos alemanes en materia de electrónica. Por lo general, los legos en la materia no tenían mucha confianza en las maquinaciones de aquellos técnicos. Y de estos legos en materia electrónica había un cuantioso plantel en el alto mando de la Luftwaffe, al cual pertenecía también su Comandante en Jefe, quien en cierta ocasión me confió que en esta cuestión no era posible esperar de él mayor entendimiento que el necesario para el manejo de un radiorreceptor común y casero. Ante esta incomprensión de las esferas responsables, que a veces llegaba a la manifiesta mala voluntad, son de apreciar en alto grado las proezas de los hombres que luchaban contra semejante miopía. Nuestros técnicos habían obstaculizado eficaz y oportunamente las estaciones de radar británicas con una serie de aparatos y métodos; habían perturbado los radares de a bordo de los aviones de exploración enemigos y también, repetidamente, habían sugerido mediante aparatos instalados en aviones de bombardeo, la proximidad de

fuertes formaciones inexistentes, contra las cuales los británicos lanzaron considerables fuerzas de caza. La confusión creada por tales medios perduró todavía cuando los buques alemanes habían sido perfectamente localizados y no podían existir va dudas sobre la situación.

A las 13.16 se registra la primera contramedida enemiga: la artillería costera británica abre el fuego contra el «Prinz Eugen», y al mismo tiempo se produce un combate entre lanchas torpederas alemanas y británicas, en el cual interviene de manera decisiva el destructor alemán «Hermann Schoemann». El «Schamhorst» informa sobre impactos de la artillería costera a una distancia de solo 300 a 400 metros a babor, y a las 13.34 horas se inician los primeros combates aéreos. A esta altura, nuestros cazas tienen el recorrido más corto desde sus emplazamientos hasta la formación naval, circunstancia que me permite reforzar la escolta. El primer ataque lo realizan 6 aviones torpederos «Swordfish» en vuelo rasante, escoltados por «Spitfires». Nuestros cazas se abalanzan sobre los atacantes.

El Comandante de Caza de a bordo interrumpe por primera vez el silencio radioeléctrico para asumir la dirección visual del combate aéreo. Mientras una parte de nuestra escolta de cazas se traba en violento combate con los «Spitfires», el ataque de los torpederos es completamente rechazado en cooperación con la artillería antiaérea de a bordo. Ninguno de los seis «Swordfish» se salva, todos ellos son derribados.

Quedó frustrado, pues, este primer ataque inglés, realizado con arrojo y total desdén de la vida. Ordené entonces romper el velo. Se suspendió el silencio radioeléctrico, anulando al mismo tiempo la orden de volar solo a mínima altura. La escolta de caza fue escalonada a diferentes alturas, y no había ya motivo para preocuparse del

radar enemigo.

A continuación se produjo una breve tregua, pero sin cesar los combates aislados entre débiles fuerzas de caza británicas y nuestra escolta. Los acontecimientos que siguieron luego no siempre se presentaron muy claros a nuestra Central de Operaciones, ni tampoco la observación desde a bordo pudo obtener una visión clara de los combates que se desarrollaban en una zona muy extensa. Las estaciones de radar alemanas en la costa francesa debían dedicar su atención ante todo a las probables nuevas incursiones enemigas, no pudiendo, por lo tanto, dedicarse a ofrecer un cuadro continuo de la batalla. Mi narración se limitará, por consiguiente, a reproducir los datos más esenciales del diario de guerra llevado por el Comandante de Caza a bordo del buque insignia «Scharnhorst». Estos datos ofrecen una vivida imagen de la lucha, siempre que esta se produjera a la vista de la escuadra alemana. Mas no debe olvidarse que la mayoría de los combates aéreos se desarrollaron fuera de ese alcance.

El diario de guerra del Comandante de Caza de a bordo informa como sigue:

La batalla en el Canal

14.37 horas: Mina a la deriva a 100 metros a babor del «Scharnhorst».

14.55: Combate entre cazas alemanes y cinco bimotores de bombardeo «Whirlwind» en ataque contra el «Gneisenau».

14.58: El «Prinz Eugen» informa sobre un combate entre cinco cazas alemanes y dos bombarderos cuatrimotores enemigos. Se comprueba el derribo de uno de los bombarderos.

15.03: 22 cazas alemanes protegen la formación.

15.04: Empeora el tiempo en el Canal, pero aún permite el vuelo a baja altura. La costa francesa continúa visible. 15.13: Combates entre cazas ingleses y alemanes en la proximidad de la escuadra.

15.15: El Comandante de Caza de a bordo informa sobre continuos ataques de bombarderos enemigos con aproximación debajo del techo y entre nubes. En todas direcciones se observan pequeñas formaciones de cazas ingleses.

15.20: Dos «Whirlwind» atacan al «Gneisenau» desde atrás y a babor. Un bombardero es derribado por los cazas alemanes. 15.22: El «Gneisenau» observa el derribo de otro avión británico por cazas alemanes.

15.22: El «Gneisenau» observa el derribo de otro avión británico por cazas alemanes. 15.24: Derribo de un «Whirlwind» junto al «Scharnhorst» por cazas propios. Combate con otro avión del mismo tipo, que es perseguido por varios cazas. Un motor del «Whirlwind» despide mucho humo. Violentos combates aéreos en torno al «Gneisenau».

15.26: Derribo de un avión británico cerca del «Prinz Eugen» por cazas alemanes.

15.27: Más bombarderos enemigos en las proximidades de la escuadra, apenas visibles por volar parte de ellos entre nubes. Condiciones meteorológicas: plafond 300-400 metros; visibilidad 5 a 10 kilómetros.

15.29: El «Prinz Eugen» abre el fuego de su artillería contra varios aviones bimotores británicos y cesa de disparar cuando una formación de caza alemana alcanza posiciones favorables para el ataque.

En este instante el buque insignia «Scharnhorst» es sacudido por un fuerte golpe, se apaga la luz eléctrica y se interrumpen todas las comunicaciones inalámbricas. El barco ha chocado con una mina fondeada, deja tras sí una extensa huella de aceite y se detiene. El buque del Comandante de los destructores, el «Z-29», recibe orden de dirigirse al costado de la unidad averiada, para transbordar al comandante del Grupo y el Comandante de Caza de a bordo. Simultáneamente, el tiempo empeora mucho: techo 150 a 200 metros, visibilidad 1-2 km. ¡Y lluvia! La escuadra continúa la marcha con el «Prinz Eugen» y el «Gneisenau» y el grueso de los destructores y torpederos. Los aviadores

británicos se lanzan sobre el «Scharnhorst» y el destructor «Z-29». Son las 15.50 horas. El «Prinz Eugen» advierte la estela de un torpedo dirigido hacia él y cambia el rumbo; el torpedo estalla a 1000 metros detrás suyo. La avería sufrida por el «Scharnhorst» ha dividido a la formación. Mientras el «Prinz Eugen» y el «Gneisenau» continúan la marcha con el grueso de los destructores y torpederos, el «Scharnhorst» se detiene.

15.50: El destructor «Z-29» se ha colocado al costado del Scharnhorst». El Comandante de la escuadra y el Comandante de Caza de a bordo transbordan. Se supone que el «Scharnhorst» no puede continuar el viaje y debe hacer escala en un puerto holandés cercano o ser remolcado hasta el mismo. El destructor «Z-29» queda aislado, y a causa de la mala visibilidad no tiene contacto con los demás buques.

15.55: El destructor «Z-29» es atacado por bombarderos bimotores que a su vez son atacados por cazas alemanes y desaparecen entre las nubes.

16.01: Ataque de un bombardero al «Scharnhorst». El reguero de bombas cae entre 80 y 100 metros a babor del buque.

16.05: El «Scharnhorst» reanuda la marcha. 18.05: Ataque de tres bombarderos británicos contra el «Z-29». Los atacantes se retiran ante el fuego antiaéreo de a bordo. 16.20: Dos aviones enemigos se acercan al «Prinz Eugen». Condiciones meteorológicas: techo 300 a 400 metros, visibilidad muy mala. 16.14: Ataque de varios «Blenheim IV» a estribor del «Gneisenau».

16.17: Ataque de dos «Blenheim» al «Prinz Eugen». Uno de los aviones atacantes es alcanzado por la artillería antiaérea.

16.22 a 16.25: El «Gneisenau» informa sobre fuego de artillería a babor, por parte de un grupo de destructores británicos procedentes de Harwick.

16.30 a 16.40: Ataques de aviones torpederos contra el «Gneisenau» y «Prinz Eugen». Los buques cambias de rumbo. Ataque de popa de dos bombarderos contra el destructor «Z-29». Los aviones se retiran ante el fuego antiaéreo. Ataque a baja altura de bombarderos enemigos contra el «Prinz Eugen».

16.40: Límite inferior de nubosidad 150 metros, visibilidad de 2 a 3 kilómetros y lluvia. Las pésimas condiciones meteorológicas afectan la acción de escolta de los cazas. Las nubes bajas ofrecen buena protección a los bombarderos enemigos. Los encarnizados combates aéreos, en pleno desarrollo, no se pueden observar.

16.44 a 16.55: El «Prinz Eugen» informa sobre el derribo de un bombardero enemigo por cazas alemanes. Un bombardero se aproxima al «Z-29». El «Gneisenau» emite orden a nuestros propios destructores de atacar a los destructores enemigos y abre a su vez el fuego con su artillería mediana y pesada. Cerca del «Prinz Eugen» caen bombas y granadas del grupo de destructores enemigo. El crucero dispara sobre estas su artillería pesada y un destructor enemigo comienza a arder. (Fue este el «Worcester», que no obstante haberse incendiado, logró retirarse a un puerto británico).

16.56 a 17: Ataques de «Handley Page» aislados contra el «Prinz Eugen», «Gneisenau» y el destructor «Z-29». Un avión cae envuelto en llamas.

Ataca el grupo de destructores de Harwick

Mientras tanto, habían intervenido también formaciones de bombarderos alemanes contra los destructores británicos. Aviones de exploración alemanes recibieron orden de observar los movimientos de la «Home Fleet».

A causa de la baja altura de las nubes y la deficiente visibilidad, tanto los aviones de la Royal Air Force como los de la Luftwaffe ya no podían sino volar aislados o en pequeñas formaciones. La escuadra se había estirado considerablemente y ya era inevitable que los buques alemanes fueran sobrevolados por cazas y bombarderos propios. Imperaba por este motivo una considerable confusión en el cuadro general del combate que, con excepción de algunos breves intervalos, continuó así hasta el anochecer.

17 horas: Un bombardero alemán del tipo Do-217 arroja dos bombas sobre el destructor «Hermann Schoemann». Más ataques de bombarderos británicos. Derribo de una máquina adversaria cerca del «Gneisenau». Partes de aviones derribados pasan a la deriva al lado de los buques.

17.10: Ataques de bombarderos y se ven aviones de exploración en contacto; techo de 200 metros, visibilidad 1 a 2 kilómetros, lluvia.

17.14 a 17.39: El «Prinz Eugen», el «Gneisenau» y el «Z-29» son atacados constantemente por bombarderos británicos aislados. Se reconocen en las máquinas incursoras los tipos «Bristol Blenheim», «Bristol Beaufort», «Wellington» y «Handley Page».

17.42: El Comandante del Grupo de acorazados vuelve a solicitar, a pesar de las malas condiciones del tiempo, máxima protección de caza para ambas formaciones, contra las sucesivos ataques enemigos y los numerosos aviones de exploración británicos. Aparte de los cazas diurnos, nuevamente se envían a la batalla los cazas nocturnos emplazados en Holanda.

17.55: Cazas alemanes persiguen a un bombardero británico por sobre el «Prinz Eugen» y lo derriban en llamas.

17.57: Un avión de observación cae en llamas derribado por la artillería ligera del destructor «Z-29».

18.06: Un avión torpedero británico a muy baja altura, arroja, en medio de nuestro fuego antiaéreo, torpedos contra el «Gneisenau». Torpedos en superficie; la nave los esquiva modificando su rumbo. Nuevos ataques también al «Prinz Eugen».

18.20: Mensaje del «Prinz Eugen» al «Gneisenau»: Me acerco; estoy a 5620 metros a babor. Breve tregua en los ataques aéreos.

18.31: Por causas técnicas, el «Gneisenau» debe aminorar temporalmente las revoluciones de su hélice de estribor y pierde velocidad y su posición.

En cuanto a las condiciones del tiempo, habían adquirido un desarrollo verdaderamente dramático para los cazas. En el Paso de Calais (I), el despegue y aterrizaje aún eran factibles sin dificultades. Todavía era posible desde allí el arribo en vuelo bajo hasta la posición de la Escuadra, pero la distancia de 200 kilómetros era ahora tan grande que después de 30 minutos de escolta ya no podía pensarse en el regreso a los aeródromos de partida. Esto significaba que los pilotos indefectiblemente debían aterrizar, a su regreso, en las bases holandesas (II). Pero, precisamente allí las condiciones del tiempo eran pésimas y las nubes tocaban el suelo en grandes zonas. No fue para mí por cierto una decisión fácil la de ordenar a los pilotos, luego de cuatro

misiones cumplidas en ese día de grandes combates, que aterrizaran en tales condiciones en aquella región, pero no me quedaba otro recurso. Efectivamente, se registró una serie de aterrizajes de emergencia, algunos con daños, pero la mayor parte dio con algún aeródromo. Hubo Jefes de Escuadrón y de grupo, decididos, que, sin aguardar órdenes expresas y conscientes de la importancia decisiva del momento, tras rápido reaprovisionamiento de combustible y munición, levantaron vuelo con pequeñas formaciones otra vez más, antes del obscurecimiento total. En este día no se pensó en la seguridad propia.

En aquella ocasión, los cazas alemanes fueron más allá de su obligación. La magnitud de la operación les había dado mayor empuje y demostraron un coraje y una capacidad combativa que por mi parte apenas creía posible, luego de las largas y duras luchas de estos regimientos en la costa del Canal, después de tantas pérdidas sufridas, y también luego de tantas amargas decepciones. Y más aún, sus bríos de combate se intensificaron por el sentido del deber y el sentimiento de camaradería con los hombres de la marina de guerra, que sobre las olas del Canal luchaban por el éxito y por la vida.

También el personal terrestre de las unidades de caza había efectuado esfuerzos extraordinarios; sus incansables mecánicos y todos sus auxiliares alcanzaron en el reabastecimiento de los aviones tiempos mínimos jamás registrados hasta entonces.

Mientras tanto el Comandante del Grupo de acorazados otra vez era hostilizado por la mala suerte. El destructor «Z-29», en el cual se hallaba a raíz del daño causado por la mina a su buque insignia, sufrió una avería en la máquina de babor. Tuvo que cambiar nuevamente de buque con el Comandante de Caza de a bordo y su Plana mayor. Llamó

al «Hermann Schoemann» y los oficiales transbordaron por medio de una lancha, en medio de los ataques británicos y con el mar agitado. Mientras la lancha con el almirante a bordo bailaba sobre las olas, a las 18.45 horas el «Scharnhorst», que mientras tanto había reparado sus averías, pasó a su lado a toda máquina para alcanzar la formación que le precedía. Aquel paso de su buque insignia debió de haber sido para el almirante un momento de amargura, aliviado por otra parte por el hecho de que el acorazado, cuyo destino tantas preocupaciones le había causado, podía continuar la navegación.

Hacia las 19 horas comenzó el crepúsculo. Los cazas diurnos y nocturnos combatían con los últimos bombarderos «Wellington» que seguían atacando constante y encarnizadamente. El «Gneisenau», el «Prinz Eugen» y el «Hermann Schoemann» informaron sobre derribos de aviones enemigos por caza y artillería propia. A las 19.35 horas la obscuridad era completa. Había terminado la misión de los cazas por ese día. No podían comprobarse aún los éxitos obtenidos y las pérdidas sufridas. Pero existía una evidencia, la de que habíamos cumplido con pleno éxito nuestra misión de establecer el paraguas aéreo sobre la escuadra en navegación. Por mi parte, me trasladé a la Central de Operaciones de Jever, en la Bahía Alemana.

… ¡Más que el deber!

También durante las horas de la noche la Royal Air Force permaneció muy activa. Aparte de intensas operaciones de exploración, los aviones británicos sembraron minas para obstaculizar la ruta de las unidades hacia la Bahía Alemana y la desembocadura del Elba. Nuestros cazas

nocturnos mantuvieron el contacto con el enemigo, pero no hubo más combates de importancia.

En la misma noche, las minas británicas aún causaron algunos daños. Poco antes de las 21, el «Gneisenau» es sacudido por una fuerte explosión. Todas las máquinas se detienen. ¡Choque con una mina fondeada! Pero los daños no son de consideración, y en breve el buque continúa la marcha a una velocidad de 25 nudos hora y media después, el «Schamhorst» otra vez embiste una mina fondeada. Es el segundo impacto de esta naturaleza que sufre desde la partida de Brest; el buque logra pronto reanudar la navegación, a 10 nudos y posteriormente a 15 nudos.

El «Gneisenau» y el «Prinz Eugen» alcanzan aún durante la obscuridad la desembocadura del Elba y echan anclas. En ese entonces, la Bahía Alemana se hallaba todavía fuera del radio de acción de los cazas británicos, y después de sus graves derrotas en los ataques a Wilhelmshaven el 4 de septiembre y 18 de diciembre de 1939, los bombarderos enemigos no se atrevían a penetrar de día en aquella zona bien cubierta por nuestras estaciones de radar.

En la mañana siguiente, el 13 de febrero, las dos naves continuaron su marcha a Kiel por el canal «Emperador Guillermo». El «Schamhorst», que con el alba había vuelto a tomar a bordo en la bahía de Jade al Comandante y al Comandante de Caza de a bordo, entró a las 10.30 horas, conjuntamente con el destructor «Hermann Schoemann», en el puerto de Wilhelmshaven. El Alto Mando de la Wehrmacht emitió el siguiente comunicado:

«Durante la batalla aeronaval en la zona del Canal de la Mancha, el 12 de febrero de 1942, fue incendiado con impactos un destructor británico. Fuerzas navales alemanas al mando del Vicealmirante Ciliax, consiguieron forzar, con la pérdida de solo un patrullero, el estrecho de Dover y anclar con todos sus efectivos en sus puertos de destino. Fueron derribados 49

aviones enemigos. Se distinguieron particularmente en la operación unidades aéreas del Mariscal Sperrle, bajo el mando del General Goeler (bombarderos y exploradores) y Coronel Galland (cazas diurnos y nocturnos)».

La redacción de este comunicado era muy cautelosa y no reflejaba, ni siquiera fuera remotamente, el éxito verdadero de la operación, hecho motivado por la circunstancia de que la misma solo podía considerarse como definitivamente cumplida una vez que las naves llegaran a sus puertos de destino en Noruega.

Poco después de haber amarrado el «Seharnhorst» en Wilhelmshaven, tuvo lugar a bordo del buque insignia una conferencia entre los jefes navales y aéreos de la operación conjunta. Se llegó en tal oportunidad a las siguientes conclusiones:

1.º La operación había logrado un éxito completo.

2.° El destructor británico «Worcester» se incendió por impactos. Según los primeros informes, los cazas y la artillería antiaérea de a bordo derribaron 43 aviones británicos entre torpederos, bombarderos y cazas. (Este número aumentó posteriormente a más de sesenta).

3. Las pérdidas propias fueron mínimas. Un barco pesquero convertido én patrullero fue hundido por ataque aéreo, y otras ocho unidades similares sufrieron averías, casi todas ellas sin importancia.

La Marina registró 13 muertos y 68 heridos, la Luftwaffe 11 muertos y la pérdida total de 17 aparatos.

Las averías causadas por minas a los acorazados, fueron inevitables, y no eran afortunadamente para nosotros de consideración.

Para el enemigo, la irrupción de las unidades alemanas por el Canal, constituyó un verdadero golpe. Churchill reconoce sin reservas en sus «Memorias», dedicando considerable espacio al acontecimiento, que la noticia causó

alarma en la opinión pública británica, y que la «indignación nacional fue muy violenta». Para «tranquilizar los ánimos» se dispuso una investigación oficial, que llegó a la sorprendente conclusión de que a fin de cuentas el paso de las naves alemanas «repercutiría en gran beneficio de Gran Bretaña». Se desconoce si esta conclusión pudo convencer por lo menos al pueblo británico. Más importante es lo que Churchill dice sobre el desarrollo de la operación misma. Explica el fracaso de las contramedidas británicas, expresando que existía en ese tiempo la necesidad de empeñar la casi totalidad de la flota de aviones torpederos para la protección de Egipto.

De todos modos, las fuerzas empleadas en el Canal fueron de bastante importancia, según se desprende de lo expuesto por el contraalmirante francés R. de Bellot. «Aproximadamente 250 bombarderos de la *Navy Air Force*, del *Coastal Command* y del *Strategic Bomber Command*, apoyados y escoltados por 15 Alas de caza intervinieron en las operaciones contra la escuadra alemana, pero solo 39 aparatos lograron atacar a la formación, sin obtener ningún éxito».

Todas las naves al amparo de los puertos

Un punto notable en las exposiciones de Churchill es la comprobación de que los planes de Hitler previeron con absoluta exactitud la probable reacción del Alto Mando británico, el cual evidenció ante la inaudita acción alemana, una asombrosa incapacidad para improvisar. En efecto, Hitler había acertado con su pronóstico de que el adversario no adoptaría «resoluciones relámpago». Solo así se explica el hecho, inconcebible para todos los que participaron en la

operación, de que el Grupo fuera atacado al mediodía, cuando prácticamente ya habían pasado el estrecho. Allí está la clave de nuestro éxito. Churchill refleja la opinión del Almirantazgo británico de que nuestros barcos intentarían el paso por el Canal al amparo de la noche. «El almirante alemán —escribe— prefirió en cambio aprovechar la obscuridad para zafarse de Brest durante la noche y aceptar los riesgos del paso del Canal a plena luz, sin haber sido alcanzados por las baterías costeras de Dover, ni por los ataques de los aviones torpederos. El Grupo alemán continuó en navegación, y en la mañana del 13 de febrero, todos sus buques se hallaban en su respectivas bases».

El primer ministro británico se ocupa también detenidamente del fracaso de las instalaciones de radar británicas en esta oportunidad. En Gran Bretaña —expresa — se creyó hasta después de la guerra, que el desarrollo de los sucesos era imputable simplemente a una casualidad inexplicable, a una fatalidad nacional. Poco después de terminada la contienda se comprobó que aquel revés incomprensible era fruto de un golpe habilísimo del jefe de comunicaciones de la Luftwaffe, general Martini.

Lamentablemente, el Alto Mando alemán no extrajo, de aquella victoria de la guerra electrónica, las conclusiones para fomentar esta técnica. Los británicos, en cambio, aprendieron la lección que les deparó su derrota y desarrollaron la perturbación del radar hasta una perfección que posteriormente se manifestaría con caracteres fatales para nosotros durante el bombardeo estratégico contra el Reich.

A despecho de todas las objeciones, inclusive las del antiguo adversario, se puede comprobar objetivamente que el paso del Canal por el Grupo de acorazados y su cortina naval, bajo la protección de la pantalla aérea de los cazas

alemanes, fue tanto en su planteamiento como en su ejecución una impresionante victoria militar de Alemania.

Nuevamente quedó confirmado que fuerzas navales operando en la proximidad de la costa con propósitos ofensivos o defensivos solo pueden lograr el éxito cuando están protegidos por fuerzas aéreas superiores con poco más de 200 cazas y unos grupos de bombarderos, estos últimos destinados principalmente a entrar en acción en calidad de reserva ante la eventual acción de fuerzas más poderosas de la «Home Fleet».

Aunque la escolta de cazas no pudo impedir que un reducido número de aviones británicos llevara a cabo sus ataques contra la escuadra, estos, sin excepción, erraron sus blancos a causa del fuego concentrado de la artillería antiaérea de a bordo.

El triunfo de los cazas alemanes se debió al sistema de ejecución y relevo de la escolta en combinación con acciones ofensivas durante los más fuertes ataques británicos, y muy particularmente al exaltado espíritu combativo de los pilotos. La cooperación entre las fuerzas de mar y aire fue ejemplar durante los preparativos de la operación y especialmente durante el desarrollo de la misma.

Las condiciones meteorológicas imperantes durante la batalla fueron considerablemente peores que las previstas. Es cuestión de opiniones si el mal tiempo favorece más al atacante o al defensor. Pilotos experimentados tienden sin embargo a afirmar que los bombarderos encuentran en el mal tiempo protección contra los cazas y la artillería antiaérea del enemigo, y que la navegación y el vuelo en las nubes no les ofrece dificultades. En cambio, los cazas, máquinas monoplazas, son mucho más sensibles a las condiciones atmosféricas adversas, de modo que parece justificarse la afirmación de que en aquella contingencia el

mal tiempo beneficiaba más a la Royal Air Force que a la Luftwaffe. La Marina a su vez, no recibió mal el empeoramiento del tiempo, por consideraciones tácticas navales.

Los pilotos de la Royal Air Force habían luchado con valentía, tenacidad y sin descanso, pero se los había lanzado apresuradamente a la operación, bajo una estrategia deficiente, sin un concepto claro de las tácticas de ataque a unidades navales y sin un centro de gravedad definido.

Evidentemente, constituye un éxito militar sensacional el hecho de que la operación haya sido posible en el radio de acción de la «Home Fleet», y que la Luftwaffe, a pesar de tener empeñados la mayor parte de sus efectivos en Rusia y tener comprometidas otras fuerzas en el Mediterráneo y el África del Norte, mantuviera en aquella oportunidad la superioridad decisiva sobre la Royal Air Force.

No es sorprendente pues, que la irrupción suscitara asombro en Gran Bretaña, como también consternación y hasta horror, pues desde los tiempos de Tourville y su victoria sobre las fuerzas combinadas de Gran Bretaña y Holanda en la isla de Wight en el año 1690, Gran Bretaña no había visto pasar a una escuadra enemiga por el Canal, su «Channel».

Capítulo XXII

ENTRE NORUEGA Y EL ÁFRICA

Si bien la escuadra alemana había forzado el paso del Canal, aún no había alcanzado sus puertos de destino en Noruega. Sin duda el enemigo realizaría esfuerzos máximos para cobrar el botín perdido, si no frente a su propia costa, frente a la del adversario. En efecto la Royal Air Force se mantuvo en contacto con los buques en sus fondeaderos enmascarados y también durante la navegación subsiguiente.

Luego de las reparaciones, preparativos y conferencias necesarias, zarpó de Wilhelmshaven y Kiel, en dirección Norte, una escuadra de distinta composición. El «Scharnhorst» y el «Gneisenau» permanecieron temporalmente en sus bases alemanas, a causa de las averías que sufrieran, y su lugar fue ocupado por dos cruceros de construcción más antigua. Nuevamente se me encomendó la responsabilidad de la escolta de caza, y establecí mi Central de Operaciones, primero en Jever, en la Bahía Alemana, y luego en Esbjerg en Dinamarca, y finalmente en Stavanger (Noruega). Debido a dificultades que limitaban las comunicaciones en aquella región marítima y ante todo por el paso del Estrecho de Jutlandia, esta operación no pudo realizarse con la perfección que caracterizó el paso por el

Canal, donde disponíamos de excelentes medios de comunicación. Aparte de los cazas emplazados en la zona de operaciones, nuevamente participaron cazas de largo alcance y cazas nocturnos. Me quité un gran peso del alma cuando, tras nuevos y violentos combates con la Royal Air Force, las naves confiadas a nuestra custodia entraron indemnes en los fiordos noruegos, guarnecidos por artillería antiaérea y por la topografía que ofrecía protección adicional a los buques.

Con esto, la operación ordenada por Hitler había concluido. Un año después, en enero de 1943, el mismo Hitler sustentó el criterio de que lo mejor sería aprovechar los buques de gran tonelaje como hierro viejo, novedad que fue acogida con asombro y no sin oposiciones. Él había llegado a la conclusión de que las unidades navales pesadas habían pasado a la historia y ya no eran aptas para una guerra moderna y móvil. De allí resultó la última diferencia de opiniones entre Hitler y el Comandante en Jefe de la Marina, que en 1943 motivó la renuncia del almirante Raeder. Como sucesor fue nombrado el especialista del arma submarina, almirante Donitz, pero tampoco este quiso deshacerse de las fuerzas de superficie, y gracias a su insistencia Hitler renunció finalmente al proyectado desmantelamiento.

La «Batalla del Atlántico», que en los primeros años de la guerra había rendido considerables éxitos, había llegado mientras tanto a su punto crítico. Durante el mes en el cual Donitz se hizo cargo de la Marina, no regresaron a sus bases 19 submarinos alemanes. En el mes siguiente, marzo de 1943, fueron 15; en abril 16 y en el mes de mayo la pérdida de 37 unidades puso al Alto Mando, ante la evidencia de que también en el Atlántico —como ya había sucedido en África y en el frente oriental— la fortuna de la guerra había abandonado a Alemania. De 1160 submarinos alemanes

puestos al servicio hasta el fin de la guerra, se perdieron más de 700: ¡de los 39 000 tripulantes, 33 000 no regresaron de sus salidas contra el enemigo!

Desde el comienzo de la guerra hasta fines de 1941 la marina mercante aliada y la neutral al servicio de los aliados perdieron 2432 buques, con un total de 8 938 828 toneladas, éxito en el cual la Luftwaffe participó con 526 hundimientos con un tonelaje de 1 533 440. Además, las pérdidas causadas al enemigo por la siembra de minas por aviones fueron relativamente elevadas, causando el hundimiento de 388 barcos con un total de 1 002 424 toneladas. También los ataques aéreos a los puertos, los astilleros y las instalaciones de abastecimiento del adversario contribuyeron a agravar las preocupaciones británicas, hecho que indujo a Churchill a formular la siguiente observación: «Si el enemigo hubiera proseguido con esos ataques nuestra situación en la batalla del Atlántico hubiera sido más tensa aún de lo que fue».

Los ingleses minaron con particular densidad el golfo de Vizcaya, con el propósito de dificultar las operaciones de los submarinos alemanes. Establecieron allí extensos campos de minas, a través de los cuales solo podían abrirse angostos canales navegables, y sobre esas rutas los submarinos alemanes sufrieron ataques aéreos de máxima violencia. Las demandas de la Marina referente a la protección por cazas, no pudieron ser satisfechas ni cerca de las costas ni en alta mar, y durante largo tiempo los submarinos sufrieron las pérdidas más graves al salir de sus bases o al regresar a ellas.

Sin embargo, fue el radar el que causó el vuelco decisivo en la batalla del Atlántico. Los buques y aviones adversarios fueron dotados rápidamente de este ojo eléctrico y el mando de la Marina alemana se vio precisado a trasladar las zonas de operaciones de los submarinos desde la costa Oeste de Gran Bretaña hacia el Atlántico Norte y Sur, luego más

hacia el Oeste aún, y finalmente hasta el golfo de México, el Caribe y la costa oriental de la América del Sur. Las pérdidas propias aumentaban en la misma proporción que la capacidad del enemigo para reemplazar sus pérdidas de buques mediante nuevas construcciones, y finalmente las superaron. Los nuevos inventos alemanes, como el «Schnorchel», la turbina Walter y la extracción del oxígeno del agua del mar, llegaron demasiado tarde, y no estaban disponibles en cantidad suficiente en el momento crítico. La superioridad aérea y el radar enemigo, fueron los factores que decidieron la suerte de la más fuerte de las armas de Alemania en la guerra contra el Oeste.

Otro «Plan Marshall»

Estos factores aún no eran perceptibles en los primeros meses de 1942. Las enormes brechas que nuestros submarinos y aviones abrían en el tráfico marítimo enemigo, obscurecían el panorama de la guerra particularmente a los británicos. El paso de los acorazados alemanes por el Canal había herido su orgullo nacional tan profundamente como la pérdida de Singapur, y bajo los golpes de las fuerzas armadas japonesas derrumbarse su dominio en el Lejano Oriente.

El Alto Mando británico veía peligrar además el Cercano Oriente, y explicó con esa circunstancia su actitud dilatoria frente a los planes norteamericanos de tomar cuanto antes la ofensiva en Europa. Roosevelt quería acudir lo más pronto y eficientemente posible en ayuda de Stalin, y su Estado Mayor General terminó a fines de marzo de 1942, bajo la denominación de «Roundup», su plan de operaciones para el Noroeste de Europa. Este plan contemplaba la invasión de Francia para el otoño de 1942 o la primavera del

año siguiente, y la campaña debía ser preparada por poderosos bombarderos estratégicos. Se proyectaba el envío de veintiún grupos del arma aérea norteamericana para reforzar la acción de la Royal Air Force.

A comienzos de abril de 1942, llegaron a Londres el Jefe del Estado Mayor General estadounidense y el consejero personal del Presidente, Harry Hopkins, comisionados por Roosevelt para someter este plan a los británicos. Marshall trató de convencer a Churchill de la necesidad de un rápido ataque a la Europa Occidental para alivio del Ejército Rojo. ¡Cuán distinto sería, antes de diez años, el segundo «Plan Marshall»!

Churchill en cambio quería que por el momento la actividad norteamericana en la Europa Occidental se limitara a bombardeos aéreos estratégicos en paulatino crecimiento. Se convino finalmente que hasta mediados de septiembre de 1942 se trasladaran de Estados Unidos a Gran Bretaña una división blindada, dos divisiones y media de infantería, así como 400 cazas, 300 bombardeos y 200 transportes.

De ahí resulta que la ofensiva aliada de bombardeo contra el Reich no surgió —como los ataques de la Luftwaffe contra Inglaterra en el verano de 1940— en forma de una operación estratégica independiente, sino que en cierto modo fue parte integrante de un plan general relativo a la invasión.

El 4 de julio de 1942 las primeras seis tripulaciones estadounidenses arrojaron bombas sobre tierra firme europea. El general Eisenhower dirigió la palabra a los pilotos. Fueron objetivos de este ataque bases aéreas en Holanda, pero solo dos de los seis aparatos «Boston» llegaron a la zona del blanco; dos fueron derribados, y otro sufrió grandes averías.

Un resultado mayor tuvo, el 17 de agosto de 1942, el primer ataque diurno, llevado a cabo con éxito por el grupo 97 de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea norteamericana, que se había establecido en las bases inglesas. Dieciocho «fortalezas volantes» bajo el mando del general Eaker regresaron sin pérdidas, luego de cumplida su misión contra Rouen-St. Otterville. A su regreso fueron recibidas por el Comandante en Jefe, general Spaatz, numerosos oficiales de los Estados Mayores Generales norteamericano y británico y 30 periodistas. Ya en aquella oportunidad el general Eaker llegó a la convicción de que «incursiones profundas sobre el territorio ocupado por Alemania por ahora son imposibles sin escolta de caza».

Churchill, por su parte, habría preferido que se empleara a los bombarderos norteamericanos en África. Pero cuando Rommel, en aquel verano de 1942, amenaza a Egipto por segunda vez, los estadounidenses se decidieron a facilitar a los británicos, que luchaban en el paso de Halfaya, veinte aparatos «Boston» destinados originariamente a Stalin.

El 26 de mayo, el Afrika Korps atacó desde sus posiciones en El Gazala, hacia las cuales se había retirado bajo la presión de Auchinleck, en el otoño de 1941. El 20 de junio cayó Tobruk, y el 29 del mismo mes Rommel, tras un avance de 2300 kilómetros, se hallaba en El Alamein. Solo dos horas en automóvil lo separaban de Alejandría, cuyo puerto fue abandonado por la flota británica.

El 1.º de julio el jefe alemán intentó, reuniendo las últimas energías de las tropas a su mando, la ruptura decisiva del frente enemigo. Sin embargo, la resistencia de los británicos se vigorizó por el repliegue hacia sus fuentes de abastecimiento. Una tentativa de maniobra envolvente fracasó. La ofensiva quedó desbaratada. Se repitió el caso de Moscú: el avance alemán se detuvo cuando el objetivo final

estaba ya a la vista. Pero, mientras frente a Moscú el factor decisivo fue el comienzo temprano y violento del invierno, Rommel fracasó en cambio a causa de la superioridad aérea británica y la falta de sostén logístico. En efecto, sin la superioridad aérea sobre el Mediterráneo central, el problema de abastecimientos de Rommel era imposible de solucionar.

A Hitler, los triunfos en África le cayeron del cielo. Si bien los aliados creyeron reconocer en las operaciones alemanas dirigidas al Canal de Suez y a los yacimientos petrolíferos del Cercano Oriente, un movimiento estratégico de carácter global y coordinado con el aliado japonés, llamado a herir uno de los puntos más sensibles en la periferia del Imperio británico, esta opinión era errónea. El mismo Rommel escribió sobre la campaña africana, que en realidad se había visto envuelto en aquella acción sin saber cómo ni por qué. El envío de contingentes alemanes a África no obedecía a otro motivo que el de crear una «brigada de bomberos», que acudiera en auxilio del Imperio colonial italiano, en llamas, y amenazado de ser reducido a cenizas hasta sus mismos cimientos. Hitler calificó expresamente al Afrika Korps, tropa organizada con todo apresuramiento, como una «fuerza de defensa»; y subrayó que no deseaba comprometer fuerzas blindadas mayores en aquel lejano escenario de la guerra. Nadie imaginaba los triunfos que luego Rommel habría de lograr, y las perspectivas estratégicas que estos abrían y que estaban fuera de los planes y objetivos iniciales de Hitler.

Superioridad aérea, clave de toda operación.

Fue demasiado tarde cuando luego se resolvió reforzar

los contingentes alemanes en el África. En diciembre de 1941, el II Cuerpo Aéreo fue trasladado del frente oriental a Sicilia y África del Norte. Paralelamente al apoyo al Afrika Korps, su misión era paralizar la base aeronaval de Malta, a fin de asegurar el abastecimiento y refuerzo de las divisiones con las que Rommel se proponía emprender nuevamente la ofensiva en 1942. Por estas circunstancias, a mi regreso de Noruega tuve que dedicarme ante todo al problema de Malta. Esta isla rocosa, de 246 kilómetros cuadrados de superficie parece estar destinada por la naturaleza a dominar la parte estrecha del Mediterráneo, de 500 kilómetros de ancho, que separa a Italia de la costa africana. Cuando Italia ingresó en la guerra y se vio obligada a mantener sus posiciones en el Mediterráneo y África, previamente a cualquier acción en el continente negro debía haber tomado Malta, como medida previa. Que tal operación era factible debía haber quedado demostrado al Alto Mando italiano a más tardar cuando los paracaidistas y tropas aerotransportadas alemanas conquistaron Creta. Desde Berlín, se planteó esta cuestión con creciente urgencia a Mussolini. Este, sin embargo, no supo decidirse e incluso rechazó la proposición alemana de tomar Malta con tropas del Reich, como inaceptable para el sentimiento nacional italiano.

En cambio, se intentó neutralizar a Malta desde el aire. Al principio, la defensa antiárea de la isla fue totalmente insuficiente, y a fines de 1941 y comienzos de 1942 el Mediterráneo central era dominado por la Luftwaffe. Cayó sobre Malta un denso granizo de bombas alemanas, y las unidades navales enemigas surtas en el puerto de La Valetta sufrieron graves daños y pérdidas.

Este fue el último instante adecuado para realizar una acción para la conquista de la isla. Pero la flota italiana, a la

que se le habría asignado la mayor parte de la responsabilidad de la operación, no zarpó y permaneció inactiva en sus bases.

Cuando los británicos se vieron precisados a replegarse hasta Egipto, concentraron sus esfuerzos para alcanzar a Rommel en su punto más vulnerable. Toda la habilidad y todo el arrojo del Afrika Korps debían resultar vanos si se conseguía cortarle el abastecimiento. Malta, la clave de la superioridad aérea en el Mediterráneo central, permanecía aún en manos británicas. Recibió considerables refuerzos de la Royal Air Force y llegó el momento en que nuestros dos regimientos de caza «27» y «53», fueron insuficientes para cumplir su tarea. Al poco tiempo ya no podía hablarse de una superioridad aérea italo-germana en aquella zona. Los combates se tomaban más y más encarnizados y la Luftwaffe se veía cada vez más incapacitada para proteger el tránsito de abastecimientos a través del Mediterráneo contra las fuerzas aéreas y navales británicas que operaban desde Malta y Egipto. La capacidad combativa de nuestras unidades de caza iban decreciendo día a día a causa de los sacrificios que les imponía la escolta a los convoyes. Y cuanto más urgentemente los necesitaba el Afrika Korps, extenuado por su intempestivo avance por el desierto, tanto menor era la cantidad de abastecimientos que recibía.

Cuando Rommel se detuvo en El Alamein, Goring desencadenó el llamado «Blitz Malta», con la finalidad de anular a la isla mediante concentración de todas las fuerzas aéreas disponibles en el teatro de la guerra del Sur. Hubo de emprenderse un nuevo intento de guerra aérea absoluta según las ideas de Douhet. Olas tras olas de nuestros bombarderos atacaron bajo escolta de cazas los objetivos estratégicos malteses, causándoles graves daños. Pero con toda habilidad los británicos construyeron en sus bases

aéreas laberintos de hangares y refugios semisúbterráneos. Reparaban las pistas de aterrizaje, cubiertas por cráteres de impactos, con tal celeridad; que a los pocos días los efectos de un bombardeo ya se habían esfumado. Las operaciones dirigidas contra Malta se asemejaron más y más al trabajo estéril de Sísifo. El constante refuerzo de la defensa pór cazas y artillería antiaérea, aumentó nuestras pérdidas de incursión en incursión. ¡Nada más pernicioso para la moral del combatiente que no advertir ningún éxito a pesar de aplicar el máximo esfuerzo! Ya lo sabíamos por nuestras experiencias en la batalla de Inglaterra. Y en efecto, el «Blitz Malta» no fue más que una repetición del «blitz» de Inglaterra —sí bien en medida reducida—, con iguales decepciones, iguales pérdidas e igual falta de resultados.

Por aquel tiempo, Goering me llamó a Nápoles, donde me presenté acompañado de los jefes de las unidades que intervenían en las operaciones contra Malta. El Mariscal del Reich no escatimó su severa crítica, atribuyendo —como ya lo hiciera en oportunidad de la batalla del Canal— las crecientes pérdidas de los bombarderos al fracaso de los cazas destinados a su protección. Tuve altercados muy duros con él al negarme a admitir que pretendida falla de los cazas fuera la causa del fracaso de la ofensiva contra Malta. Evidentemente, siempre habrá motivos de discusión cuando se trata de cumplir tareas de escolta. Pero nuestros cazas, poco numerosos, habían dado de sí cuanto podían y jamás les faltaba el coraje combativo ni la capacidad y también tenían un mando eficiente. A pesar de todos estos factores no nos fue posible alcanzar el grado necesario de superioridad aérea, ni efectos satisfactorios de los bombarderos. Las instalaciones de radar y controles de conducción de Malta causaban gran quehacer a nuestras formaciones, y de nuevo los acosados cazas británicos

luchaban denodadamente. Volé a Sicilia para investigar otra vez más sobre el terreno la ejecución de las operaciones que se confiara a los cazas.

El «Blilz Malta», falla

Lo que hacia tan difícil y agotadora la lucha de la Luftwaffe y en especial la de nuestros cazas, fue otra vez un error de concepto del que adolecía nuestra conducción total de la guerra. En el verano de 1940 nos habíamos apoderado con rapidez inusitada de la costa europea occidental, sobre el Canal y el Atlántico, triunfo que obligó a dirigir la mirada hacia Gran Bretaña como próxima meta estratégica. En el verano de 1942, nos encontramos en forma igualmente inesperada en la frontera egipcia, donde súbitamente se presentó la posibilidad de cortar una arteria vital del Imperio británico. En ambos casos creíamos poder alcanzar nuestros propósitos con fuerzas insuficientes y con rápidas improvisaciones. No lo conseguimos ni en el Canal ni en África.

Tras fuertes pérdidas y en ausencia de un éxito satisfactorio, fue suspendida la ofensiva aérea contra Malta, si bien continuaron los ataques en escala menor y se repitieron algunos golpes de tiempo en tiempo con todas las fuerzas disponibles. El sostén logístico de Rommel se volvía cada vez más problemático. En Egipto, Montgomery reunía blindados y otras tropas que superaban en más del doble a las fuerzas del Eje. Más abrumadora aún era la superioridad británica en el aire. Nuestros reconocimientos fotográficos comprobaron la presencia de 800 aviones en los aeródromos enemigos cercanos al frente. Para oponer a ellos solo contábamos con el regimiento de caza 27, con mucha

experiencia en el desierto, con un máximo de 60 aviones. La dureza de la lucha y los triunfos obtenidos en ella se reflejan en el destino del «Piloto del África», el capitán más joven de la *Wehrmacht*, quien tras 158 victorias aéreas cayó invicto el 30 de septiembre de 1942 sobre Tobruk: Hans Joachim Marseille.

Marseille fue el virtuoso, jamás igualado, entre los pilotos de caza de la segunda Guerra Mundial. Sus hazañas eran consideradas inconcebibles hasta entonces, y nadie logró superarlas después de su muerte. Su carrera de aviador se consumó en el breve lapso de poco más de un año, en el cual el desaparecido cumplió 388 salidas contra el enemigo logrando 158 victorias, 151 de ellas en África.

Lo vi por última vez cuando en esa época hice un viaje de Sicilia a África, para visitar las unidades y formarme una idea de las condiciones del combate, las cuales, por arduas que fueran, hasta el punto de quitar toda perspectiva de éxito a los esfuerzos desplegados, no habían, empero, hecho nacer entre los cazas aquel derrotismo del cual se había hablado en Nápoles. Los pilotos advertían simplemente, como antes nosotros en el Canal, que se les había señalado tareas que excedían largamente el límite de sus fuerzas.

Por consiguiente el informe que envié al Comandante en Jefe de la Luftwaffe sobre mis impresiones y experiencias en África, no podía causar agrado al Alto Mando, pues presentaba la situación con la brutal franqueza que ante la seriedad de la situación me parecía la forma adecuada. El informe anticipaba el desastre ineludible, a menos de que se reforzaran considerablemente nuestras unidades de caza sin pérdida de tiempo, y de que se mejorase en forma decisiva los abastecimientos. Prescindí en cuanto a forma y modo de expresión, del estilo de práctica, pues así creía rendir el mejor servicio a los combatientes y al mando, transmitiendo

mis impresiones de manera franca y directa. Fue un error. El único efecto del informe consistió en una severa amonestación por el tono en que estaba redactado. Al respecto, nada se hizo.

¡Victoria o muerte!

El 23 de octubre, el 8.º Ejército británico mandado por Montgomery inició la contraofensiva de El Alamein. En los días y semanas que precedieron a esa fecha, la Royal Air Force había atacado incesantemente la única ruta de abastecimientos, e incesantemente también, tras un último y tremendo golpe de fuego, los tanques británicos arremetieron contra las posiciones germano-italianas, cuya resistencia fue desesperada. Durante ocho días tronó la artillería, arrojaron sus bombas los bombarderos y aviones de ataque, y atacando las formaciones motorizadas del 8.° Ejército sin lograr ventajas de consideración. Todavía se mantuvieron firmes las posiciones de El Alamein; pero el 2 de noviembre Rommel informó que su tropa estaba extenuada y que había que contar con su paulatino aniquilamiento a pesar del heroísmo de su resistencia. He aquí la respuesta del Cuartel General del Führer: «¡Victoria o muerte!».

Idéntica orden puso punto final también a la batalla de Stalingrado, que igualmente comenzaba en aquellos primeros días de noviembre de 1942. Durante el verano, los ejércitos alemanes habían penetrado profundamente en el Cáucaso y hacia el Volga, para herir a los soviéticos en el sector más crítico de sus abastecimientos, mediante la ocupación de los yacimientos petrolíferos de Maikop y el corte de sus comunicaciones con la zona petrolera de Bakú.

De ahí que el frente oriental tomara en el Sur la forma de un amplio arco, cuya extensión absorbía cada vez más fuerzas, y también más y más efectivos de la Luftwaffe. En mis vuelos de inspección pude comprobar que nuestras unidades de caza sufrían especialmente de escasez de aviones. Rara vez los grupos disponían de más de 10 ó 12 aparatos en condiciones de combate. Vi con alarmante claridad y en pleno desarrollo el proceso de agotamiento de la Luftwaffe que se había iniciado con el comienzo de la campaña Oriental.

También esta segunda gran ofensiva de los ejércitos alemanes del Este llegó a un punto muerto. Sin duda, la bandera de guerra del Reich flameaba sobre el pico de Elbrus, en el Cáucaso, pero nuestros ejércitos no lograron avanzar más allá del río Terek ni de sus posiciones de Tuapse. A orillas del Volga, el 6.° Ejército penetró en los barrios occidentales de Stalingrado, donde semanas enteras se libraron encarnizadas luchas en las calles, y de casa en casa. El 8 de noviembre, los soviéticos a su vez pasaron a la contraofensiva, que en los puntos de unión con las tropas de los aliados de Alemania obtuvo rápidos éxitos y llegó a cercar por completo al 6.º Ejército. Durante los tres meses que seguían, la mirada ansiosa del pueblo alemán, inquieto por la suerte de sus hijos, quedó fija en Stalingrado. Y cuando el mariscal Paulus, el 3 de febrero de 1943, capituló con los restos de sus tropas, diezmadas por la falta de abastecimiento, el frío y el hambre, cundió en la patria el presentimiento de los futuros horrores a sufrir.

CAPÍTULO XXIII

UNA MIRADA HACIA EL OTRO LADO

Celebré la Navidad de 1942 con mí regimiento en el Oeste, como ya lo había hecho en los años precedentes. Esos días fueron para mí como un remanso en el remolino de los acontecimientos de aquellos años. En 1940 yo era jefe del regimiento 26, y la batalla de Gran Bretaña tocaba a su fin. Sobre la Navidad de 1941, caían ya las sombras de los sucesos del frente Oriental, y era el momento en que acababa de asumir mi nuevo cargo de inspector de aviación de caza, no perteneciendo ya oficialmente a la Unidad. En 1942 me presenté a los camaradas con las flamantes charreteras doradas y las franjas blancas de general, grado que se me había conferido el 19 de noviembre de 1942. Con mis treinta años de edad, era entonces el general más joven de la *Wehrmacht*. En verdad, las responsabilidades y tareas, el cargo oficial y el grado me habían quitado prematuramente los más bellos años de la carrera militar. Así lo sentí profundamente en aquel tiempo, y quizá fue por ello que siempre quedaba viva en mí la atracción del viejo regimiento, que había llegado a ser mi segundo hogar. En aquella Navidad prevalecieron las conversaciones serias. Sobre los pocos cazas emplazados en el Oeste descansaba la

responsabilidad del rechazo de los ataques aéreos combinados anglo-norteamericano, que día a día aumentaban en volumen e intensidad y se perfeccionaban constantemente. La defensa del Reich estaba a cargo de solo cuatro Regimientos de Caza, emplazados en el Oeste y en el propio territorio. Cinco regimientos combatían en el Este de Murmansk al Cáucaso, y otros tres en Sicilia y África; y en ninguna de las zonas de operaciones las fuerzas estaban en proporción con sus tareas. Por mucho que tironeáramos la frazada, esta simplemente era demasiado corta.

El Alto Mando alemán, echó mano cada vez más a los remiendos y las improvisaciones. Si en cualquier punto de los frentes extensos, excesivamente extensos, se producía una desgarradura, se la hilvanaba con fuerzas de las que se creía poder prescindir en otra parte, hasta que también allí se rompía la frazada ya deshilachada, haciendo necesarios nuevos remiendos. Este método podía rendir resultados durante algún tiempo. Quizá también fuera el único adecuado, de mediar auténticas esperanzas de un cambio en la situación bélica. Mas lo que causó profunda desazón fue comprobar que el Comandante en Jefe y también parte de su Estado Mayor General, cuando enfrentaban los problemas de la guerra aérea contra el Oeste, cerraban los ojos ante hechos inexorables y ante la previsible evolución ulterior de la situación, cuyo estudio profundo y exacto hubiera sido deber de todo mando consciente de sus responsabilidades.

Los aliados preparan acciones aéreas decisivas

Esto se refiere al estudio y evaluación de la situación del enemigo y de un modo especial a la inminente ofensiva aérea contra el Reich, la cual aunque en aquel tiempo se

perfilaba en sus comienzos, ya dejaba entrever con claridad sus futuras proporciones. Yo consideraba que era una responsabilidad inherente a mi cargo la de dedicar atención preferente a esta cuestión. Por cierto, no disponía entonces de las informaciones en que se basa este relato sobre el desarrollo de los acontecimientos en el lado enemigo. Pero la línea roja del rumbo que tomaban, la veía tan claramente como debiera haber sido percibida por todos los hombres que actuaban en puestos responsables en la Luftwaffe.

Desde hacía mucho tiempo se sabía que en el terreno de la guerra aérea los aliados occidentales preparaban cosas decisivas. De las informaciones a las que yo tenía acceso del Comando de la Luftwaffe, se deducía que los norteamericanos disponían con la Fortaleza Volante B-17 y el B-24 «Liberator», de excelentes bombarderos cuatrimotores de gran radio de acción, y fuertemente armados; que su capacidad de producción era suficiente para construirlos en las cantidades necesarias; y que estaban organizando el envío, a través del océano, de grandes formaciones de estos aparatos, evidentemente destinados a los bombardeos diurnos. Sin embargo las informaciones muy exactas llegadas sobre los planes de armamento norteamericano no se tomaron entonces en serio por el Alto Mando alemán, que consideraba que se trataba de meras exageraciones.

Por añadidura, se sabía que el General Spaatz, a cargo de la preparación y organización del envío de unidades aéreas norteamericanas a Gran Bretaña, y previsto como su futuro Comandante en Jefe, ya había destacado en Inglaterra, en febrero de 1942, al mando del general Eaker, un Comando adelantado, al cual sucedieron durante el verano las primeras unidades de la 8.ª Fuerza Aérea norteamericana.

El éxito de la ofensiva de bombardeo anglo-americana

contra el Reich fue obra del material norteamericano, de superioridad aplastante en cantidad y calidad. Su cantidad fue suficiente para levantar en pocos años una gigantesca fuerza aérea para satisfacer las necesidades en todos los teatros de guerra donde combatían los estadounidenses, y además, para proveer a los aliados de millares de aviones. Quien en las últimas fases de la guerra haya visto volar sobre Alemania, en pleno día, y en formación cerrada a los centenares de bombarderos norteamericanos, aplastando con su masa a la defensa, y quien conozca los terribles efectos de sus bombardeos concentrados, fácilmente cae en la tentación de ver en ellos el verdadero vencedor en la «batalla aérea de Alemania». Sin embargo esto sería desconocer el valor de la participación de los británicos en el éxito de la gran ofensiva.

Gran Bretaña fue la primera potencia militar del mundo que con su Royal Air Force, creada entre 1914 y 1918, dispuso de fuerzas aéreas como arma independiente. Poseía ya en 1918, al igual que Alemania, bombarderos estratégicos. En la primera Guerra Mundial, ninguna de ambas naciones llegó a emplear esta arma en proporción notable. Por otra parte, mientras la evolución de la técnica y de la táctica de la guerra aérea estuvo paralizada en Alemania, por muchos años a partir de 1918, Gran Bretaña continuó desarrollando con lógico acierto la idea del bombardeo estratégico.

Frente a su principal enemigo potencial, Alemania, superior en población, los británicos veían en el bombardeo el instrumento de guerra ideal. Las sangrientas batallas de Flandes, que durante la primera Guerra Mundial habían segado considerablemente el potencial humano británico, fueron una advertencia para los jefes ingleses. Había que evitar otro encuentro con Alemania en tales condiciones. Por otra parte, el bombardeo estratégico ofrecía la

posibilidad de herir al enemigo en pleno corazón desde la isla.

Churchill definió el bombardeo aéreo con las siguientes palabras, pronunciadas en la Cámara de los Comunes el día 20 de agosto, cuando la batalla de Gran Bretaña aún estaba en pleno curso: «Parece que existen suficientes razones para suponer que esta nueva modalidad de la guerra se adapta perfectamente al espíritu de la nación británica y a los recursos de nuestro Imperio. Pues una vez que poseamos los elementos necesarios y nos pongamos en marcha, esta clase de guerra será para nosotros más ventajosa que las siniestras matanzas de Passchendaele y el Somme». Y el ministro de aeronáutica, *Sir* Archibald Sinclair, por cierto tuvo razón cuando dijo: «Nuestras armas más poderosas son el Ejército Rojo y la Royal Air Force».

Mientras la Luftwaffe descuidaba en su organización la creación de bombarderos pesados y de gran radio de acción, el desarrollo de estos tipos fue adelantado con toda energía en Gran Bretaña a partir de 1935. Surgieron luego los cuatrimotores «Stirling» y «Halifax» y, evolucionado del bimotor «Manchester», el «Lancaster», igualmente cuatrimotor, que fue el mejor bombardero nocturno de la última contienda.

Hasta el comienzo de la segunda Guerra Mundial los efectivos de aviones británicos de bombardeo eran muy limitados, de acuerdo con el principio británico de mantener, en tiempo de paz, únicamente la Armada en un nivel elevado y lista para actuar en todo momento. Sin embargo, en lo referente a la planificación de los Estados Mayores y a capacidad industrial, habían previsto todo lo necesario para poder ampliar el arma de bombardeo de la Royal Air Force en brevísimo tiempo hasta constituir el instrumento de guerra poderoso, tal como había sido

concebido en los planes del Alto Mando. Ese instante llegó con la declaración de guerra por Londres, el 3 de septiembre de 1939. El Manual de Guerra de la Royal Air Force expresa: «La bomba es el arma más poderosa de la fuerza aérea, el bombardero el medio más importante para llevarla a destino, y una arma ofensiva consistente en bombarderos es el elemento más eficaz con el que una nación puede obtener en la lucha su dominio aéreo».

Inglaterra responde al «blitz»

La ofensiva alemana del año 1940 obligó a Gran Bretaña a concentrar todos sus esfuerzos en la defensa. Se dio prioridad absoluta al arma de caza sobre la de bombardeo, y los daños sufridos por la industria aeronáutica inglesa significaron otro retraso en el programa de construcción de bombarderos.

En los relatos sobre la guerra aérea se afirma que la Royal Air Force, en sus incursiones sobre Alemania durante los dos primeros años de la contienda, es decir, aproximadamente hasta mediados de 1941, se limitó a arrojar volantes sobre el territorio del Reich. Esta aseverección no concuerda con los hechos. Es verdad que durante aquel tiempo no podía hablarse de bombardeos estratégicos, pero de todos modos los británicos efectuaron hasta fines de 1940 un total de 155 ataques a Alemania, entre ellos 22 contra Berlín. Las fuerzas atacantes fueron reducidas, y mínimos los resultados obtenidos.

Desde el punto de vista de la ofensiva británica de bombardeo contra el Reich, el año 1941 transcurrió en relativa calma. Las pocas incursiones más intensas dirigidas contra objetivos del territorio alemán, como un ataque

diurno a la cuenca del Ruhr, el 12 de agosto, y otro nocturno a Berlín, el 7 de noviembre, tenían más significación política que militar. Su finalidad, como la de ofensiva *non stop* (continua) contra los territorios ocupados en el Oeste, era proporcionar al aliado soviético la sensación de no estar solo en su lucha contra la *Wehrmacht*.

Esta situación varió fundamentalmente con el comienzo del año 1942. Inglaterra se había repuesto de los golpes del «blitz», había trabajado intensamente en la organización de su arma de bombardeo, y estaba decidida a aprovechar la oportunidad que se ofrecía con el desamparo del frente Occidental a causa del traslado de cazas y artillería antiaérea a los teatros de guerra del Este y del Sur. En efecto, no eran concebibles condiciones más favorables para emprender una ofensiva de bombardeo contra el Reich con el mínimo posible de pérdidas. Además, en febrero de 1942 se confió el Comando de bombardeo de la Royal Air Force al mariscal del Aire *Sir* Arthur Harris, un comandante de gran capacidad y energía.

El primer ataque de bombarderos estratégicos llevado a cabo por la Royal Air Force con fuerzas poderosas, se dirigió en la noche del 3 de marzo de 1942 contra un blanco francés: las fábricas Renault, en las cercanías de París. Gran parte de las bombas arrojadas cayeron no sobre el importante objetivo material, sino sobre los barrios obreros adyacentes, y causaron 250 muertos. También en Londres se registró la desfavorable impresión que este ataque provocó en la opinión francesa con respecto a su antiguo aliado británico.

Este fracaso en París suscitó en aquel tiempo una acalorada discusión sobre la forma de realizar bombardeos estratégicos. Las norteamericanos, ya antes de Pearl Harbour, se declararon en favor del método de golpear

decisivamente al adversario mediante la destrucción de blancos de especial importancia y cuidadosamente seleccionados con ataques diurnos de precisión.

Antes del comienzo de las hostilidades entre Estados Unidos y el Eje, el Pentágono ya tenía preparada una lista con 154 de tales blancos punto en Alemania, generalmente centrales eléctricas, centros de comunicaciones, fábricas de la industria aeronáutica y de metales livianos, así como refinerías y plantas de producción de combustibles sintéticos. Los ulteriores ataques estadounidenses a la industria alemana de cojinetes son el ejemplo clásico de la planificación de esta ofensiva norteamericana.

Los estadounidenses consideraban los ataques diurnos de precisión con grandes formaciones y desde gran altura como la solución de compromiso más favorable entre efectos y pérdidas. Para este fin, habían desarrollado la «fortaleza volante» B-17 y el B-24 «Liberator», cuya perfección en armamento, blindaje y medios de navegación y de localización de blancos eran adecuados a este propósito. Las primeras fortalezas volantes fueron probadas en combate por los británicos, que en la primavera de 1941 recibieron, en beneficio del acuerdo de préstamo y arriendo, 20 bombarderos de este tipo, los cuales entre otras operaciones, fueron empleados contra Brest y Wilhelmshaven sin éxito alguno. Al cabo de seis meses, en septiembre de 1941, se hizo el balance de su actuación. En aquel tiempo, los 20 B-17 solo habían cumplido 39 salidas y se calculó que, con mucho, solo dos de las bombas de 500 kilogramos arrojadas habían caído en la zona del blanco. Todas las demás incursiones terminaron sin éxito, y en ninguna ocasión derribaron un solo caza alemán. En cambio, se perdieron ocho fortalezas volantes. Estos datos figuran en la publicación «The Army Air Force in World War II».

La propaganda alemana no tardó en sacar provecho con habilidad de este fracaso y de la controversia anglo-norteamericana a que diera lugar, contraponiendo a la denominación del B-17 como «fortaleza volante» la muy sugestiva de «ataúdes volantes», denominación que empleó constantemente en sus radioemisiones dirigidas a Gran Bretaña y Estados Unidos. Los cazas alemanes, sin embargo, sustentábamos otra vez más una opinión muy distinta.

Guerra aérea aliada de doble trocha.

Después de los fracasos iniciales con las fortalezas volantes, los británicos propusieron reformar estos aparatos para emplearlos como bombarderos nocturnos. La Royal Air Force vio confirmada su teoría y sus experiencias anteriores, o sea que los ataques de precisión diurnos reportaban menos éxitos y más pérdidas que los bombarderos nocturnos de zona. Si bien estos a veces no acertaban al centro del blanco, ninguna bomba caía en el vacío, según el criterio británico. Los proyectiles que erraban los blancos eran absorbidos por los barrios obreros adyacentes, contribuyendo por lo menos indirectamente al debilitamiento del potencial adversario, que era el propósito de los ataques. Ante todo, las pérdidas eran mucho menores de noche que durante el día. Tal fue entre los británicos el argumento decisivo para proseguir con sus ataques nocturnos.

Los norteamericanos se aferraron en forma similar a su teoría de los bombardeos diurnos de precisión. No se dejaron impresionar por el malogrado experimento británico con los B-17, estando firmemente convencidos de la bondad de sus fortalezas volantes y de la eficacia de su método de

ataque y ello con toda razón según se evidenciaría en breve tiempo. No aceptaron los argumentos de los británicos, a quienes probaron que habían cometido dos importantes errores en el empleo de los aparatos. En primer término, los británicos realizaron los vuelos a una altura mínima de 10 000 metros, la mayoría de las veces a alturas superiores, hasta 13 000 metros. El B-17, en cambio, se había diseñado para una altura óptima de 8000 a 9000 metros, suficiente para disminuir los peligros del fuego antiaéreo. A alturas mayores se manifestaban en ellas perturbaciones y dificultades técnicas que las tripulaciones británicas no supieron subsanar. El segundo error consistía en que los británicos emplearon los aparatos en formaciones demasiado pequeñas, de tres a cinco aviones, y también frecuentemente en aviones aislados. En tales condiciones, el poder de fuego de los B-17 (13 ametralladoras pesadas) no alcanzaba aquella enorme concentración que hacía tan infernal el ataque, a una gran formación de fortalezas volantes. Si los británicos hubieran empleado los 20 B-17 en formación cerrada, habrían logrado éxitos parecidos a los obtenidos posteriormente por los norteamericanos.

El hecho de que tanto los ingleses como los norteamericanos mantenían su criterio con la misma tenacidad, resultó más tarde muy ventajoso para los aliados, pues las dos teorías tenían cada una sus factores favorables. Y todo soldado que se identifica con su arma solo obtendrá en la lucha el efecto óptimo cuando está realmente convencido de la bondad de la táctica que aplica. Lo esencial, es que así los británicos y norteamericanos se complementaban de la manera más favorable. Por la combinación de los ataques nocturnos británicos con los diurnos norteamericanos fue posible un bombardeo continuo durante las veinticuatro horas del día (*round the*

clock bombing).

El principio de esta colaboración ya apareció durante la conferencia para la cual Churchill llegó a la Casa Blanca el 20 de diciembre de 1941, a las dos semanas de Pearl Harbour; estas conversaciones, que se conocen con la denominación de «Arcadia», duraron hasta el 14 de enero de 1942. Con la colaboración de numerosos asesores militares y políticos, el primer ministro británico y Roosevelt convinieron en aquella ocasión las líneas generales de la estrategia común, estableciéndose que Alemania debía considerarse como adversario principal. Su derrota habría de ser preparada mediante una ofensiva de bombardeo estratégico. Para tal fin los jefes de Estado Mayor aliados resolvieron en el penúltimo día de la conferencia «Arcadia» trasladar cuanto antes unidades aéreas norteamericanas a Gran Bretaña.

Por el momento, sin embargo, para los norteamericanos estaba más cerca de la piel la camisa asiática que la casaca europea, y en la lista de prioridades para distribución de las fuerzas redactada después de la partida de los huéspedes británicos, Gran Bretaña, figuraba en el tercer lugar, después de Australia y el Pacífico Sur. Sin embargo, el 27 de enero se encomendó al general Spaatz, la preparación, organización, concentración y el traslado de las unidades aéreas destinadas a la isla. Fn febrero de 1942, comenzó la organización de las primeras unidades de la 8.ª. Fuerza Aérea norteamericana en varios pueblos hasta entonces olvidados de la mano de Dios, situados en Carolina del Norte y del Sur. Spaatz, tenía planes muy ambiciosos. Se proponía hacer surgir de la nada, en un lapso de pocas semanas, 23 grupos de bombarderos pesados B-17, 4 de medianos y 5 de livianos, más 4 grupos de bombarderos en picado y 13 de cazas.

El 27 de abril de 1942, el primer Comando adelantado de la 8.ª A. A. F., con un total de 1800 hombres, es embarcado con destino a Liverpool. A comienzos de junio, otro transporte sale de los puertos norteamericanos, y el 10 de junio sigue el grueso de la 8.ª A. A. F. a bordo del Queen Elizabeth. Los aviones, a su vez, han de cruzar el océano por sus propios medios. Pero cuando el personal ya está en alta mar o a punto de ser embarcado, se produce en el Pacífico una situación muy seria, a raíz de la amenaza japonesa a las islas Midway. Todos los aviones estadounidenses disponibles son llevados a la costa occidental, y de esta manera la concentración de las unidades en sus bases de partida para el cruce del Atlántico, se retrasa hasta fines de junio.

Es una empresa gigantesca la que los norteamericanos se aprestan a intentar. Por primera vez, muchos centenares de aviones han de recorrer en vuelo en formación los 6000 kilómetros que separan a ambos continentes. La ruta a seguir comprende: Canadá (Labrador), Groenlandia, Irlanda y Escocia; se han establecido numerosas pistas de aterrizaje intermedias, disponiendo de una enorme infraestructura. El trecho mayor a sobrevolar sin aterrizaje intermedio abarca cerca de 2000 kilómetros, y los vuelos no se efectúan por personal especial, sino por las mismas tripulaciones de combate. El 23 de junio parten las primeras fortalezas volantes, y a fines de 1942 han salido 920 aviones, de los cuales 882 llegan sin novedad. A partir de entonces la corriente de aviones a través del Atlántico ya no cesaría. El día en que esta enorme operación de traslado se realiza, coincide casi exactamente con el decimoquinto aniversario del primer vuelo de cruce del Atlántico en dirección Oeste-Este, efectuado por Charles Lindbergh.

Bombas y propaganda

En diciembre de 1942 Roosevelt anunció que la producción estadounidense de aviones ascendía a 5500 aparatos mensuales. Quien además de conocer estos números, conociera también la amplia organización a cuya estructura estas cifras aportarían vida, para convertirla en un potencial bélico de gran magnitud, debía sumirse en graves preocupaciones. El mando de la Luftwaffe, en cambio, relegaba tales guarismos al imperio de las fábulas, como también consideraba exageradas las informaciones de nuestro servicio militar de Información que en forma detallada y precisa concordaban con lo que Roosevelt publicaba con fines de propaganda. Goering manifestó en su discurso en el día de acción de gracias por la cosecha, el 4 de octubre de 1942: «Ellos depositan no sé qué esperanza en las cifras astronómicas de la producción de guerra norteamericana, cuya importancia soy el último en desestimar. Sin duda técnicamente los norteamericanos han realizado algo en ciertos terrenos. Sabemos que han construido un número colosal de automóviles veloces. Otras proezas suyas son la radio y las máquinas de afeitar… Pero no olviden ustedes nunca que en Estados Unidos cierta palabra se escribe con mayúscula, la palabra *Bluff*».

La propaganda podrá ser desagradable. Las bombas lo son positivamente. No obstante, ambas se emplean en la guerra. Si Roosevelt trataba de tranquilizar a los soviéticos inquietos por la falta del segundo frente con cifras de producción imponentes, y a su propio pueblo, que al año de guerra contra el Eje veía éxitos tan modestos, tal expediente era propaganda; también era propaganda si Goering negaba o ridiculizaba las mismas cifras de producción, para

tranquilizar a su vez a la población alemana, a la que esperaba poder proteger contra los bombardeos aliados, una vez terminada la campaña oriental, concentrando la Luftwafe en el Oeste contra los adversarios occidentales. Pero si Goering no se limitaba a desmentir aquellas cifras y hechos, sino que simplemente cerraba los ojos a la evidencia, esto ya no era propaganda sino falta de responsabilidad, cuyo alcance solo se puede justipreciar a la luz de las consecuencias que tuvo para el Reich y para los hombres y mujeres confiados a su amparo. Goering ordenó expresamente que en la Luftwaffe no se tuvieran en cuenta las «supuestas cifras de producción norteamericanas» y que ni siquiera se hablara de ellas.

Ahora bien, mientras los norteamericanos, en aquel año 1942, movilizaban su potencial aéreo contra Alemania, el Comando de Bombardeo británico no permaneció ocioso. Harris preparaba el primer golpe contra una ciudad alemana. Lübeck, fue atacada en la noche del 28 al 29 de marzo de 1942 por un efectivo de 200 a 300 bombarderos, que arrojaron un total de 500 toneladas de bombas explosivas e incendiarias. Los daños fueron considerables y las bajas de la población civil superiores por primera vez al millar, entre ellas más de 300 muertos. Un mes después, en las noches del 24 al 27 de abril, fue atacado Rostock con efectivos y éxitos similares. Las pérdidas de los incursores en estas operaciones fueron de escasa consideración. Las formaciones inglesas se aproximaron describiendo un amplio arco sobre el mar. Estos primeros dos grandes ataques causaron una intensa impresión a la opinión pública alemana, a pesar que la misma no se enteró del número de aviones atacantes, de la magnitud de los daños causados ni de las pérdidas en vidas humanas.

Por mi parte, esperaba del Alto Mando una reacción

positiva, que se tradujera por fin en un refuerzo enérgico de las defensas del Reich y ante todo la aceleración e intensificación del programa de producción de cazas, según el proyecto sustentado por el Mariscal Milch en su condición de Director General del Material. Hitler, en cambio, reaccionó de manera diametralmente opuesta. Ordenó un inmediato ataque de represalia, que fue realizado contra la ciudad de Exeter, con fuerzas insuficientes, sensibles pérdidas y un gran aparato propagandístico. Su lema no fue más cazas para la defensa, sino ¡más bombarderos para la represalia! Y este criterio habría de prevalecer casi hasta la hora del derrumbamiento.

Cuando en la noche del 30 al 31 de mayo de 1942 la ciudad de Colonia fue alcanzada por el primer ataque de mil bombarderos, se vislumbró con claridad la magnitud de los futuros ataques de aniquilamiento que habrían de dirigirse contra las ciudades del Reich. En aquella ocasión, Harris reunió trabajosamente todo cuanto la Royal Air Force tenía disponible. Todos sus regimientos con todos los aparatos de la reserva y también unidades de instrucción, fueron empleados aquella noche, cargados de bombas hasta el tope. En el término de 90 minutos los barrios del centro de Colonia quedaron reducidos a escombros y cenizas. Hubo 460 muertos, 45 000 personas sin alojamiento; fueron destruidas totalmente 3300 casas y 36 plantas industriales; además sufrió daños un veinte por ciento del total de la edificación de la ciudad. A la noche siguiente fue atacada Essen, con fuerzas aproximadas a las de la víspera.

¿Cuándo se dará prioridad al armamento aéreo?

La contramedida fue un ataque de represalia a

Canterbury, pero sus efectos materiales no guardaron ninguna relación con los ataques británicos. Si con ello se esperaba lograr un efecto moral suficientemente fuerte para inducir al Alto Mando británico a suspender su ofensiva de bombardeo, tal esperanza fue totalmente vana. De todos modos quizá puede suponerse que a Hitler, el iniciador de los ataques de represalia, se le ocultara, como a todo el pueblo alemán, la verdadera magnitud de las fuerzas atacantes, al par que se le exagerara el volumen de las propias empeñadas en las operaciones de represalia. En una de estas, realizada el 31 de octubre de 1942, cayó el menor de mis hermanos, tras haber obtenido 17 victorias.

No había transcurrido un mes desde el golpe contra Essen cuando descendió sobre Alemania el tercer gran ataque nocturno. En la noche del 25 al 26 de junio, 960 bombarderos se abalanzaron sobre Bremen. Luego, siguieron atacando de idéntica fuerza contra Wilhelmshaven. Maguncia, Kassel y Dusseldorf. Hasta septiembre habían sido objeto de ataques, con más de 100 bombarderos por incursión, un total de 25 ciudades alemanas.

Alemania debía contar desde entonces con el bombardeo nocturno constante de sus centros poblados y centros de producción de armamentos. Con la misma certeza debía anticiparse, por un lado, el aumento del número de los aviones atacantes y de la cantidad de bombas, y por otro, el aumento del poder de penetración del adversario y, por consiguiente, la menor probabilidad de substraer a la acción directa del enemigo los centros de producción de armamentos mediante su traslado a Alemania central, oriental y meridional, que se había iniciado febrilmente.

La producción de guerra que ya soportaba una carga excesiva impuesta por los frentes enormemente dilatados, se

hallaba desde entonces al alcance directo de ataques de aniquilamiento. Quien estaba al tanto de los acontecimientos del lado enemigo, debía darse cuenta de que el complemento de los bombarderos nocturnos de los británicos con los diurnos de los norteamericanos ya no era sino cuestión de tiempo. No obstante la energía admirable con que la población de las ciudades alemanas bombardeadas soportó los ataques, la heroica tenacidad de las masas laboriosas, la sorprendente capacidad de las industrias afectadas para recuperarse y reanudar la producción, e incluso, en muchos casos, aumentarla a pesar de todo, la guerra estaba perdida si no se lograba contrarrestar con toda eficacia los ataques aéreos contra el Reich. Sea cual fuere la concepción estratégica que para la prosecución de la guerra tenía entonces el Alta Mando alemán, ya se pensara en continuarla en el Este, en el Sur o en el Oeste, o en todos los frentes simultáneamente, ofensiva o defensivamente, ¿no había llegado el momento de dar, entre todos los esfuerzos bélicos, la prioridad absoluta al armamento aéreo y a la defensa aérea activa?

CAPÍTULO XXIV

SUENA LA HORA DE LA DEFENSA DEL REICH

Se me pueden criticar muchas cosas, pero jamás el que Goering haya regido mis expresiones. En este sentido yo pasaba por ser algo así como el «enfant terrible» de la Luftwaffe. En adelante y en repetidas ocasiones se hablará aún sobre choques personales entre nosotros, que a menudo sobrepasaron los límites que incluso en las fuerzas armadas más liberales se suelen conceder recíprocamente el Comandante en Jefe y un subordinado.

Uno de los escenarios de aquellas discusiones fue el castillo Veltenstein, cerca de Nüremberg. Goering tenía gran afición por aquella fortaleza medieval, radicada en un paisaje natural encantador. Allí se produjeron más tarde muchas reuniones referentes a operaciones a desarrollar o para tratar sobre la situación general. En el otoño de 1941 fuimos llamados al castillo Kammhuber, Moelders y yo, Los bombarderos nocturnos británicos iban perdiendo su anterior carácter de acciones de perturbación para adquirir una eficacia inquietante. La aviación de caza nocturna alemana estaba en vías de organización y Goering quería imponer su criterio de que nuestros cazas diurnos debían

combatir también durante las horas de la noche. Tuvimos que rechazar esta demanda. En primer término, nuestros dos regimientos de caza en el Oeste estaban estrujados hasta el máximo de su capacidad por el rechazo de la ofensiva «non stop» británica, y por otra parte les faltaban los requisitos técnicos y de instrucción imprescindibles para la lucha nocturna. Las pretensiones de Goering eran típicamente suyas, como muchas otras medidas, que bajo la presión de las necesidades fueron improvisaciones propias de él.

Aproveché la oportunidad para exponer mis experiencias y señalar la situación insostenible en el Oeste creada desde el traslado de casi la totalidad de nuestras fuerzas de caza al Este. Era imposible dejar de advertir cuán ingrato era el tema para él. Si bien yo sabía que en la distribución de fuerzas nada podía modificarse por el momento, no dejé por ello de proponer la iniciación desde entonces de los preparativos para una defensa aérea eficiente contra los adversarios occidentales. Goering molesto, rechazó la idea. «Esa pésima comedia —dijo— estará de más una vez que mis regimientos hayan regresado del fronte oriental».

¡Atacar, y no defender!

Fue aquel el mismo argumento que un año después hizo valer en su mencionado discurso en la fiesta de acción de gracias, a pesar de que entonces el plazo inicial fijado para la terminación de la campaña Oriental, de dos a tres meses, ya había sido superado múltiples veces, y ya había comenzado la tragedia de Stalingrado.

Faltaban los elementos necesarios para la creación de una defensa poderosa. Pero ello no era motivo para que se

prescindiera de iniciar todos aquellos enormes preparativos que en materia de organización, capacitación de mandos y comunicaciones debieron haber sido emprendidos entonces, en 1941 como último plazo, para operar con plena eficacia dos o tres años después. «La Luftwaffe ataca, no se defiende», se dijo y se volvió a decir. Respondiendo a este criterio se devolvían los golpes enemigos con ataques de represalia, aunque estos, por falta de fuerzas suficientes, fueran de pobre eficacia. Respondiendo a este criterio, la producción de bombarderos constantemente disfrutaba de la máxima prioridad, a pesar de que no se disponía de los cazas indispensables para defenderse contra la Royal Air Force, ya claramente superior. Y también respondiendo a este criterio se convirtió parte de los pocos cazas existentes en cazas bombarderos, aunque sus operaciones solo servían para mantener, en los mismos responsables, y en la opinión pública alemana, la ficción de que la Luftwaffe continuaba en la «ofensiva». ¡Cómo si fuera una vergüenza defenderse! ¿No habían logrado los británicos su mayor éxito precisamente en la defensa?

Cuando finalizó la Batalla de Gran Bretaña y comenzó la concentración para la campaña en el Este, llegó el momento de trabajar con todas las energías en la erección de la defensa aérea del Reich. El despojo de cazas sufrido por el frente aéreo alemán en el Oeste, en favor del Oriental, provocaba precisamente la ofensiva aérea enemiga, pues Alemania, como consecuencia de su situación geográfica central, debía ser considerada como particularmente amenazada y, a causa de muchas circunstancias, también extremadamente sensible a la guerra aérea. La densidad de la población, la concentración de las industrias, un abastecimiento de energía muy crítico, una red de comunicaciones centralizada y muchos otros factores

creaban para el ataque desde el aire condiciones óptimas, y por consiguiente, exigían contramedidas amplias y que estas se adoptaran a tiempo.

El mando de la Luftwaffe recibió múltiples indicaciones, proposiciones y advertencias en este sentido.

Había sonado la hora del nacimiento de la defensa del Reich. Pero ni aún así se quería reconocer que, por lo menos en el Oeste, habíamos perdido la iniciativa y que se nos había desplazado del papel de atacantes al de defensores. Se rehuía el llamar las cosas por su nombre y no se quería descender de las alturas sobre las cuales aún se creía flotar. Sin embargo, al final tuvimos que bajar y meter bien la nariz en el polvo.

Las fuerzas aéreas son en su misma esencia un arma eminentemente ofensiva. Condición previa para que puedan serlo es, empero, la superioridad aérea. Perdida esta, la primera providencia debe ser el refuerzo del arma de caza, pues únicamente ella puede crear las condiciones necesarias para que también los bombarderos y las fuerzas aéreas en su totalidad puedan reemprender la ofensiva. Gran Bretaña nos había demostrado estas verdades en la práctica, y es tan asombroso como trágico que esta reflexión no haya mostrado sus lógicos efectos ni a Hitler ni a Goering.

En realidad, a principios de 1941, ya había algo así como una defensa del Reich. Pero ¡vaya el aspecto que ofrecía! Entonces había sido creado el Comando de la Zona Aérea Central, del que dependían los Comandantes de Regiones Aéreas, con la defensa, la artillería antiaérea, el sistema de vigilancia y control, y posteriormente también los cazas nocturnos. El Comandante de la Zona Aérea Central pertenecía a la artillería antiaérea; esta medida se había adoptado porque la defensa aérea activa del Reich consistía entonces casi exclusivamente de fuerzas de artillería

antiaérea. Al comienzo de la guerra existía una considerable sobrestimación de la eficacia de esta artillería, que fue consecuencia de los resultados obtenidos hasta entonces en los ejercicios de tiro y en la guerra civil española. Los cazas, en su calidad de medio de defensa activa, pasaban por ser únicamente un complemento de la artillería antiaérea. Se los consideraba casi como una especie de arma de lujo, de la cual no se sabía exactamente cuándo, cómo y dónde emplearla.

Predominaba entonces la idea de la defensa de objetivos locales. Con esto se terminó de dispersar por completo a los pocos cazas previstos para la protección del Reich. «Quien quiere proteger todo, no protege nada», es uno de los principios fundamentales de la defensa. El mando de la Luftwaffe nunca se atuvo consecuentemente a este razonamiento, y cuando hacia fines de la guerra pudieron inmiscuirse en medida cada vez mayor también los directores políticos regionales, en su calidad de comisarios de defensa del Reich, el criterio de defensa de objetivos obtuvo sus últimos triunfos. Se exigían cada vez más grupos o escuadrillas de caza para amparar a objetivos determinados, que el mandó político respectivo consideraba de «importancia nacional». El desarrollo de la guerra aérea, empero, indicaba la necesidad de una defensa centralizada del Reich, según los puntos de vista estratégicos de las batallas aéreas en masa.

Un punto claro en el triste panorama ofrecido por la defensa de Alemania lo constituyeron los cazas nocturnos. Cuando empezaron los grandes ataques británicos, en la primavera de 1942 esta arma ya había alcanzado un considerable grado de eficiencia. Contando con un aumento sistemático de los éxitos obtenidos hasta entonces por los cazas nocturnos en cooperación con la artillería antiaérea, se

podía confiar en detener los ataques o convertirlos por lo menos en operaciones muy espaciadas. En el ataque contra Colonia fueron derribados 36 bombarderos británicos, con lo cual los cazas nocturnos alemanes ya registraron sus 600 victorias. Hasta septiembre del mismo año aquel número ascendió a 1000 y en marzo de 1943 a 2000, de los cuales el ochenta por ciento eran bombarderos cuatrimotores.

Comienzo de la caza nocturna

Estos guarismos ya son significativos si se considera que la caza nocturna prácticamente no existía en Alemania al comienzo de la guerra. ¿Cómo fue posible tal cosa? ¿Habían caído en el olvido las operaciones de bombardeo nocturno alemanas y británicas de la primera Guerra Mundial? ¿Acaso el tránsito aéreo internacional era suspendido con el anochecer? ¿No se habían perfeccionado mientras tanto los medios técnicos y sistemas de navegación de tal forma que había que contar también con una intensa guerra aérea nocturna? ¡Y precisamente la superioridad aérea diurna de Alemania, que sirvió de punto de partida a todos los planes, estaba llamada a provocar una ofensiva aérea británica nocturna!

He aquí la opinión de Goering al respecto formulada al comienzo de la guerra: «¿Operaciones nocturnas? ¡Jamás llegarán a producirse!». ¿Por qué no? Seguramente porque pensaba que una guerra aérea nocturna de gran envergadura exigiría, tanto en el ataque como en la defensa, enormes preparativos y un largo tiempo de entreno, y porque esperaría que mediante una rápida victoria no llegarían a ser necesarias ni la ofensiva ni la defensa aérea nocturnas. También surgió aquí, en lugar de un estudio a fondo de

todo lo que materialmente puede ocurrir y su ulterior consideración en los planes —como era tradición en el Estado Mayor alemán— aquella infantil y profunda fe en los milagros. «No puede suceder… lo que no debe suceder…».

Al comenzar la guerra un solo Grupo de Me-109 tenía la tarea de ensayar la llamada «caza nocturna clara». Operaba en cooperación con baterías de proyectores, sin la ayuda de radares de intercepción, y en general según los mismos métodos de la caza diurna. Su rendimiento no era satisfactorio, pues dependía en alto grado del estado del tiempo. A principios de 1940 la Unidad fue disuelta, y cuando en julio del mismo año, el general Kammhuber, autorizado al fin por Goering, se dedicó a organizar la caza nocturna en escala mayor, solo se disponía de un Grupo experimental de caza nocturna de reciente creación y equipado con bimotores Do-172 y Me-110. Kammliuber se dedicó a su nueva tarea con particular energía y sistemáticamente. Le corresponde el mérito de ser el creador de la caza nocturna alemana.

También la caza nocturna con bimotores comenzó con el sistema de «clara». Los aparatos atacaban desde posiciones de espera cuando el enemigo había sido captado por los reflectores. Las noches despejadas y obscuras se prestaban especialmente para este método de combate. La zona del acceso principal a la cuenca del Ruhr fue provista de «barreras de iluminación»; esta zona tenía aproximadamente 30 kilómetros de profundidad, y en ella estaban emplazadas las baterías de proyectores de los regimientos especiales. El paso máximo consistió en formar un cinturón de radar adelantado a la «barrera de iluminación». Pero esto solo fue posible cuando se dispuso de una cantidad suficiente de radares adecuados. A partir de octubre de 1940 fueron entregados los primeros aparatos Wuerzburg A, a los que

siguieron en breve los Wuerzburg «gigantes», con un alcance de detección de alrededor de 60 kilómetros. Con ellos, complementados posteriormente por radares Freya y otros equipos especiales para la dirección de cazas, se constituyeron los «Puestos de Intercepción de Caza Nocturna», que hacían posible mediante una tabla de situación la precisa dirección del caza nocturno, que hacía espera en vuelo dentro de la zona de detección. Este sistema recibió el nombre alusivo de «cielo de cama». Surgió así el primer método de dirección de la «caza nocturna obscura». Se basaba en el establecimiento de una serie de zonas de caza, cubiertas por radar, superpuestas entre sí y abarcando cierta profundidad. En cada zona había un caza —más tarde varios— que haciendo espera en el aire, estaba al acecho de los bombarderos que se aproximaban o retiraban. Una vez comenzada la intercepción, el enemigo y el caza nocturno en su persecución, eran pasados de uno a otro «Puesto de Intercepción Nocturna» hasta que se producía el contacto visual. Este procedimiento obtuvo éxito mientras los británicos se aproximaban sin concentración en un frente amplio y particularmente durante las noches claras. Pero sus limitaciones y puntos débiles, se manifestaron durante el tiempo en que la disponibilidad de aparatos de radar permitió únicamente formar «barreras» y no el cubrimiento de zonas mayores, hasta llegar a cubrir toda la zona de aproximación a los objetivos de bombardeo. Más adelante se dirá cuándo y cómo fue aprovechada por la R. A. F. esta debilidad.

En aquel entonces, la reunión de cuatro a seis puestos de intercepción nocturna, operando según el sistema «cielo de cama», formaba una región de caza nocturna. El Comandante de la Región instalaba su central de operaciones, de ser posible, al lado de la del Comandante de

la Artillería Antiaérea. Así surgió en Holanda, a fines de 1940, la primera División de Caza Nocturna, que tenía al principio tres Grupos de cazas nocturnos, dotados en su mayor parte con antiguos cazas bimotores. Era su Comandante el General Kammhuber, quien hasta junio de 1941 amplió la nueva organización en tal medida que de ella pudo desarrollarse el XII Cuerpo Aéreo (Caza Nocturna). Hasta principio de 1943 siguió creciendo hasta llegar a tener seis regimientos de cazas nocturnos, cuyos efectivos, sin embargo, nunca alcanzaron su dotación prevista.

Kammhuber recibió por orden del Führer la responsabilidad de organizar toda la caza nocturna de la Luftwaffe, con excepción del frente Oriental. Pero en la Flota Aérea 3, en Francia, se descuidó erróneamente su incremento, no obstante su importancia como zona de acceso al Reich.

Una de las condiciones más importantes para la defensa activa es la Red de Observadores del Aire. Esta había sido creada en 1933, pero hasta el principio de la guerra dependía de la policía. Luego se los subordinó a los Comandos Aéreos Regionales. Era un servicio basado exclusivamente sobre la observación visual y auditiva. El personal se componía de algunos antiguos reservistas de las tropas de comunicaciones, policías jubilados, inválidos o empleados ancianos de los municipios y además un sinnúmero de auxiliares femeninos. Lo que en las proximidades de los puestos de observación se observaba de las actividades aéreas, era comunicado por las líneas de correos y telégrafos del Reich a las Centrales de Observación. Estas orientaban entonces a quienes debían intervenir: los cazas, la artillería antiaérea, las centrales que difundían la alarma, las autoridades ferroviarias, las plantas industriales importantes y un número creciente día a día de organismos políticos.

Aparte de esto existía el Servicio de Observadores del Aire del Frente, que era prestado por las tropas de comunicaciones de la Luftwaffe en las zonas de operaciones del ejército. También el Ejército y la Marina tenían su propio servicio de observadores del aire. Como otra organización más de este género fue creado el Servicio de Radar de las Divisiones de Caza Nocturna. De este, habrían de formarse finalmente, en 1943, un organismo que coordinaría y relacionaría las observaciones del radar con las visuales. Su finalidad era la de presentar la situación aérea al instante, como base para el empleo de los cazas y en beneficio de los demás medios de la defensa activa y pasiva.

En 1942 los equipos de radar se habían construido en cantidad tal que en este año se pudo comenzar con la ampliación en gran escala de la red. Conduciría demasiado lejos querer describir aquí en detalle la técnica de radar y de comunicaciones, terreno de infinita amplitud y que constantemente ofrece nuevos adelantos. Me limitaré por esta causa a acompañar al lector al centro de información y control de una división de caza, centrales que la tropa denominaba irónicamente «teatros líricos de combate».

Visita al «Teatro lírico de Combate»

Sucesivamente surgieron cinco de estos refugios semisubterráneos, de proporciones colosales, construidos en cemento armado, y que fueron radicados en Arnheim, Berlín, Stade, Metz y Munich. Ya a la entrada lo cautivaba a uno la atmósfera nerviosa que allí se respiraba. La luz artificial hacía aparecer los rostros más cansados aún de lo que estaban en realidad. Mal aire, humo de cigarrillos, susurro de ventiladores, traqueteo de teletipos y quedo

murmullo de incontables telefonistas creaban un clima de dolor de cabeza. La atracción mágica del local estaba constituida por una pantalla de vidrio opalino de enormes proporciones, sobre la cual, mediante proyecciones luminosas se representaba las posiciones, alturas, cantidades y rumbos, tanto de las formaciones enemigas como de las propias. Aquello parecía un acuario gigantesco, tras cuyos cristales iluminados se agitaban salvajemente una inmensidad de pulgas acuáticas. Cada uno de esos puntos y las modificaciones que sufría eran resultado de informes provistos por radar, puestos de observadores radiogoniómetros y puestos de escucha, aviones especiales de exploración, o de las unidades que estaban operando. Los informes llegaban, por medios alámbricos o inalámbricos a la central, donde eran registrados, seleccionados y representados por proyecciones, todo ello con solo un minuto de retraso. Solo sesenta segundos de retraso, pues, tenía la representación de aquel enorme mapa de la situación aérea en la zona de una división de caza.

Ante el «escenario», es decir, el mapa fluorescente, estaban sentados, en varias filas de asientos escalonados en altura en forma de anfiteatro, los oficiales de Intercepción, que transmitían a sus cazas nocturnos o a las formaciones en vuelo las órdenes necesarias, conforme a las directivas del mando. El Comando responsable estaba instalado en un palco y comunicado por un sistema telefónico, verdadera obra maestra de la técnica, con todos los puestos de mando interiores o exteriores. Además, legiones de personal de ambos sexos trabajaban allí. El conjunto constituía un espectáculo imponente, no solo para el técnico en la materia, y no es extraño que todo jefe político, que alguna vez tuviera oportunidad de contemplarlo, sintiera la ambición de disponer a su vez de una central de esa naturaleza.

Indudablemente estas centrales de dirección, a pesar de sus enormes requerimientos de medios y personal, y de la esclavitud a que sometían al Comandante de la División y su Plana Mayor, eran de gran valor práctico. Por otra parte, hay que reconocer que la situación proyectada en aquellas instalaciones no era sino un reflejo de los sucesos en el aire. Las Unidades que combatían observaban frecuentemente con ojos críticos aquel despliegue de medios, y deseaban en cambio más comprensión para sus propias necesidades y demandas. No debe olvidarse, empero, que con esta innovación se creó el instrumento de mando fundamental de toda la defensa aérea del Reich.

Desde el otoño de 1942 también la caza diurna disfrutó de las ventajas que la nocturna ya había conseguido, gracias a la prioridad que Hitler le había asignado a esta última en lo relativo a su amplia dotación de radar, comunicaciones y personal. En aquella época se logró imponer la unidad en el mando y en la organización de ambos tipos de caza, según lo exigía la lógica.

Cabe mencionar que mi influencia sobre las decisiones correspondientes fue limitada, por el hecho de que en mi carácter de Inspector General de la Aviación de Caza no poseía mando directo. En cambio, se escuchaba mi opinión sobre todas las cuestiones importantes relacionadas con el arma de caza, antes de que se adoptaran las decisiones del Comandante en Jefe de la Luftwaffe, del Estado Mayor General, del Cuartel Central General, del Director General del Material, de la Dirección General del Personal y de otras instancias. Por este medio me fue posible hacer valer mis sugerencias y proposiciones y en varias ocasiones se impuso mi criterio.

Entre mis proposiciones figura la reunión orgánica de la caza diurna y la nocturna, efectuada en 1942. Se estableció

la División de caza con unidad de mando sobre los cazas diurnos, los nocturnos y las tropas de comunicaciones, incluyendo las de radar. Las gigantescas centrales de Información y Control, manejadas por dos turnos de personal —los llamábamos «porteros diurnos y nocturnos»— llevaban durante las 24 horas del día la marcha del combate, tanto diurno como nocturno. En otoño de 1943 la defensa del Reich contaba con cinco de estas Divisiones de Caza que abarcaban: 1.ª División: Berlín-Alemania central: 2.ª División: Bahía Alemana; 3.ª División: Holanda y la Región del Ruhr; 7.ª División: Sur de Alemania y 8.ª División: Austria.

La Flota Aérea 3, situada en el Oeste, no disponía de cazas nocturnos. Debía cumplir, sin embargo, una doble tarea en la defensa: primeramente, proteger a Francia, con sus importantes objetivos militares y luego defender la zona de acceso al Reich. Su territorio fue subdividido en regiones al mando de Comandantes de Caza Regionales con sus correspondientes centrales de combate. Los medios y la organización de que estos disponían eran comparables, en relación con los «teatros líricos de combate», a simples escenarios de aficionados rurales.

Improvisaciones en el Este.

La situación era fundamentalmente distinta en el Este. Jeschonnek me confió, en otoño de 1942, la responsabilidad de constituir allí una caza nocturna, tarea que tenía claro carácter de improvisación. Se trataba de impedir el lanzamiento en paracaídas de guerrilleros rusos y el abastecimiento de estos, así como de combatir los bombardeos nocturnos de perturbación del enemigo. Aparte

de la falta de radar se oponían a esta tarea las velocidades de los antiquísimos aviones que empleaban los soviéticos que no desarrollaban más de 120 a 160 kilómetros por hora. También los medios antiguos pueden ser un arma. Nosotros empleábamos las tripulaciones y aviones, cedidos espontáneamente para este fin por las Unidades de bombardeo, exploración y cazas bimotores, como caza nocturna «clara», es decir, en cooperación con las baterías de proyectores. En el Norte del frente oriental las noches eran a veces tan claras que no necesitábamos proyectores. Posteriormente, los equipos de radar y centrales de intercepción fueron establecidos en el Este, sobre vagones de ferrocarril, denominándolos trenes especiales de caza nocturna obscura. Al mismo tiempo se creó el regimiento 6 de Caza Nocturna para operar en el Este.

Sin embargo, el frente oriental no desempeñaba un papel digno de mención en lo relativo a la defensa aérea del Reich. En lo que sigue del presente relato aparecerá únicamente al margen de los acontecimientos, con lo cual tengo conciencia de que con esto no hago toda la justicia que merecen los cazas que lucharon allí. Ellos obtuvieron series de victorias individuales que jamás se habrían considerado posibles: cifras de 200 a 300 derribos, hasta de 346, como las que logró el campeón de la Luftwaffe, Hartmann, el capitán más joven de la *Wehrmacht*, constituyen brillantes ejemplos de las proezas de los cazas én el Este.

He tratado de ofrecer una visión condensada, y forzosamente incompleta, de la situación que se me presentaba como Inspector General de la Aviación de Caza a fines de 1942 y comienzos de 1943. En aquel tiempo estaba convencido, como lo estaba toda persona de juicio sobrio y responsable, de que nos hallábamos ante una

inminente tentativa del enemigo de destruir nuestro potencial de guerra desde el aire. Repito que hasta entonces habían fracasado casi todas mis tentativas de convencer al Alto Mando de la seriedad de la situación. Este se limitaba a tomar como ejemplo el fracaso de nuestra ofensiva aérea contra Inglaterra, para dejar correr las cosas con demasiada despreocupación. No quería ver el peligro, porque con su reconocimiento habría debido confesar una serie de negligencias y las voces agoreras eran consideradas sumamente molestas.

CAPÍTULO XXV

«CORRIENDO EN POS DEL ÜLTIMO CRÁTER DE BOMBA»

El general Spaalz, Comandante de la 8.ª A. A. F., emplazada en Gran Bretaña, informó, el 11 de agosto de 1942, al general Arnold, Comandante en Jefe de las fuerzas aéreas norteamericanas: «No es posible esperar un desenlace satisfactorio de la guerra antes de que logremos el dominio aéreo sobre Alemania». Esta manifestación fue la clara conclusión obtenida en los primeros pasos de los bombarderos norteamericanos contra la costa europea defendida por la Luftwaffe. Spaatz sabía también, por las revelaciones de su colega británico Harris, que los primeros grandes ataques nocturnos contra el territorio del Reich, no obstante su éxito, no habían sido, de ninguna manera, golpes asestados a un enemigo indefenso. A pesar de que la mayor parte de la Luftwaffe, y mucha artillería antiaérea alemana habían sido absorbidas por el frente oriental, las incursiones desde el Oeste distaban mucho de ser simples paseos libres de riesgos. Los bombarderos norteamericanos nunca desarrollaron sus operaciones contra las regiones de la costa franco-belga sin una escolta de caza que superaba varias veces el efectivo de los bombarderos. A los británicos,

luego de perder 36 aparatos en ocasión de su ataque con mil bombarderos contra Colonia, la operación similar contra Bremen les costó 52. Según informes ingleses, la Royal Air Force cumplió en 1942 un total de 1000 operaciones; entre ellas 17 fueron de gran magnitud con lanzamiento de más de 500 toneladas de bombas por operación. Tuvo que resignarse a perder un avión por cada 40 toneladas de bombas lanzadas, proporción relativamente favorable a la defensa aérea alemana, que no volvió a alcanzar, considerando los promedios en lapsos prolongados. Al año siguiente, el número de las pérdidas inglesas descendió a un avión por cada 80 toneladas de bombas.

El porcentaje de las pérdidas depende directamente del número de los aviones atacantes, experiencia que ya tuvimos ocasión de obtener sobre Inglaterra. Mientras atacábamos con aproximadamente 200 bombarderos, la pérdida de 20 aparatos importaban solo un 10 por 100 del total. Pero luego, cuando continuamos los ataques con fuerzas menores, no era extraño que de 20 aparatos perdiéramos 6, lo que implica un cuota de pérdidas del 30 por 100, intolerable a la larga. Los ataques nocturnos británicos contra Alemania, confirmaron estas proporciones; sin embargo, el desarrollo fue inverso: los efectivos crecientes de las fuerzas incursoras de la R. A. F. fueron reduciendo el porcentaje de sus pérdidas. Esta evolución favorable al enemigo, fue fomentada, por añadidura, por una serie de otros factores, como la mayor capacidad de carga, mayor altura de operación de los bombarderos y nuevos métodos de incursión, ataque y perturbación. El principio aquí establecido, de que el porcentaje de pérdidas es inversamente proporcional al número de los aviones empeñados, es aplicable también para la caza diurna y nocturna en la defensa aérea. A mayor cantidad de cazas, mayor porcentaje de éxitos y menos

porcentaje de pérdidas.

El método de incursión que originalmente empleaban los británicos durante sus grandes ataques nocturnos —fuerzas poco concentradas, sobre amplio frente y con grandes intervalos de tiempo— ofrecía buenas posibilidades a los cazas nocturnos alemanes. Los equipos radioeléctricos y de radar empleados en su intercepción pudieron actuar hasta el verano de 1943 sin sufrir interferencias o perturbaciones. La eficacia del fuego defensivo de los bombarderos era reducida durante la noche, y los cazas nocturnos británicos de gran alcance casi no se manifestaban. Por lo tanto, las pérdidas de la caza nocturna alemana eran considerablemente inferiores a las sufridas por la caza diurna, y causadas en su mayoría por condiciones meteorológicas desfavorables, fallos técnicos y por la acción de la artillería propia. Por otra parte la caza nocturna planteaba a sus pilotos extraordinarias exigencias. Algunos de sus ases lograron en breve tiempo buen número de victorias. Al mando de escuadrillas, grupos y regimientos, algunos de ellos obtuvieron en poco tiempo mayor número de victorias personales que toda su Unidad en conjunto. En este tipo de arma el éxito dependía en escala excesiva de algunos virtuosos aislados. Se descuidó aprovechar consecuentemente el elevado grado de eficiencia de algunas tripulaciones particularmente buenas por medio de una instrucción intensiva a todos los pilotos y en particular a los novicios. Para desarrollar tal instrucción hubiera sido necesario echar mano de los pilotos de capacidad probada, pero naturalmente era difícil prescindir de los mismos en el combate activo.

Paulatinamente, la caza nocturna se colocó en el primer plano del interés público. Es muy comprensible que la población de Alemania se entusiasmara por los éxitos

logrados por aquellos hombres que noche tras noche se enfrentaban con los bombarderos británicos. El Mando de la Luftwaffe aumentaba además el porcentaje de los derribos nocturnos, al indicar cifras de atacantes muy inferiores a la realidad. Esto podía ser admisible y efectivo desde el punto de vista de la propaganda, pero condujo otra vez a un peligroso autoengaño.

En efecto, en medio de la satisfacción por los éxitos de los cazas nocturnos, se ignoraron por un tiempo las limitaciones de sus métodos de empleo. Se creía poder intensificar o consolidar sus efectos completando y haciendo más densa la red de vigilancia y control. Se proyectaba cerrar las brechas que aún se abrían en el sistema de radar y aumentar proporcionalmente el número de los cazas. En cambio se prescindió de desarrollar nuevos procedimientos de combate, como por ejemplo, la caza de persecución, la caza sobre los objetivos y la caza de gran alcance, según lo propusieron los pilotos expertos de caza nocturna. De haberse escuchado esos consejos, los éxitos de la caza nocturna alemana en 1942 hubieran podido ser mayores aún, y ante todo más permanentes. Nuestros mandos permitieron que la ofensiva enemiga impusiera por demás la acción necesaria para la defensa aérea, en lugar de actuar vigorosamente contra los incursores, oponiéndose con medidas basadas en nuevas ideas y cuidadosamente planeadas con anterioridad.

Limitaciones de la caza nocturna.

Una de estas ideas, era la caza nocturna de gran radio de acción, con la que Kammhuber hizo los primeros ensayos ya en 1940, organizando cuatro escuadrones de este tipo,

equipados con aparatos «Do-172» y «Ju-88-C 6», y que operaron con éxito satisfactorio sobre las bases de partida de los bombarderos británicos. En este terreno se abrían amplias y favorables perspectivas, pues el ataque a los bombarderos durante su despegue y reunión, y su persecución durante el vuelo de ida y regreso hasta su aterrizaje, hubieran sido un complemento muy efectivo para la caza nocturna de aquel tiempo. Sin embargo, el Mando de la Luftwaffe, y en primer término el mismo Hitler, no se convencieron de la utilidad de la caza nocturna de gran alcance, y en agosto de 1943 ordenaron su suspensión definitiva. A Hitler no le interesaban los derribos nocturnos sobre Inglaterra. Necesitaba éxitos más tangibles para la población alemana, cada vez más inquieta a causa de los bombardeos nocturnos.

Se indicó como razón de esta actitud negativa, que los nuevos radares de a bordo no debían caer en manos del enemigo. Se trataba de un radar de a bordo desarrollado para los cazas nocturnos que posibilitaba, en un sector limitado del espacio situado delante del caza, al principio con un alcance de solo 3 o 4 kilómetros, la detección de otros aviones. Dotado de este equipo, el caza nocturno ya no tenía que ser dirigido desde el suelo hasta el contacto visual con el enemigo, sino únicamente hasta el momento en que el operador de radar de a bordo detectara en su pantalla al bombardero a atacar. El operador dirigía luego al piloto de manera que, aproximándose al blanco desde atrás, pudiera verlo con sus propios ojos —lo que ocurría, en las condiciones normales de visibilidad, a una distancia de 200 metros— y abrir fuego. El sistema de «techo de cama» conducido desde tierra, pudo perfeccionarse en esta forma hasta constituir una táctica de persecución que, aunque limitada, sobrepasaba el radio de detección del radar

instalado en tierra. Por este motivo, se encareció con la urgencia correspondiente, la instalación de radares de a bordo en los cazas nocturnos. El primer tipo de este aparato «Liechtenstein BC», fue reemplazado en octubre de 1943 por el «SN 2», mejorado, y con un alcance de 6 kilómetros.

En cambio continuó siendo materia de discusiones la necesidad de un tipo especializado de caza nocturno. Se había previsto, desarrollado y ensayado para este propósito al He-219, destinado a eliminar todos los defectos más serios del Me-110, es decir, su escaso radio de acción y su tripulación de solo dos hombres. Alrededor del He-219 se suscitó una larga y apasionada lucha entre el mando de la Luftwaffe, el Director General del Material y Kammhuber, con el resultado de que la construcción del nuevo tipo se comenzó tardíamente y en escala insuficiente. La máquina entró en combate hacia fines de 1943, y nunca pudieron ser dotados con ella más de dos grupos. Mientras tanto, un número creciente de unidades de caza nocturna eran reequipados con Ju-88 y sus versiones posteriores, en general, con buenos resultados. Por mi parte, me mantuve neutral a la controversia, pues me inclinaba a considerar correcto el criterio de Milch, o sea que las ventajas de He-219 frente al Ju-88 no eran suficientes para justificar, en aquella etapa de la guerra, un nuevo esfuerzo a nuestra industria mediante la fabricación de otro tipo más. En esta, como en muchas otras cuestiones, una clara decisión por parte de una dirección competente y segura de sí misma, hubiera podido evitar un considerable derroche de esfuerzos mentales y materiales.

Desde el comienzo de la campaña Oriental, la caza nocturna sufría particularmente de escasez de elementos esenciales, que en toda la Luftwaffe se acentuó cada vez más. Le faltaban tripulaciones, aviones, los más diversos

tipos de radar, elementos de comunicaciones y personal. Fue así como las divisiones destinadas al Sur y Centro de Alemania no existían por de pronto sino sobre el papel. La organización de sus sistemas de radar y comunicaciones estaba aún en los comienzos, y no había unidades de caza, de modo que fue menester emplear en su reemplazo a los instructores de las escuelas de caza nocturna, lo que no dejaba de ser una mala solución de emergencia. Como simplemente no había, suficientes Unidades para cubrir todas las zonas, la concentración de las fuerzas se modificaba, frecuentemente y a breve plazo, ya fuese debido a la actividad de los aviones enemigos de reconocimiento, o por las informaciones obtenidas por el servicio de escucha, o según las condiciones meteorológicas prevalecientes, o incluso sobre la base de simples conjeturas. Este sistema, al que dimos en llamar «circo ambulante», alcanzaba éxitos en ocasiones sorprendentes, pero con más frecuencia aún significaba un desgaste inútil de material y fracasos descorazonadores. Entre los afectados se definió la situación con la observación sarcástica: «La defensa del Reich corre en pos del último cráter de bomba», expresión muy acertada, cuyo empleo se generalizó cada vez más, no solo entre la caza nocturna, sino también entre las baterías antiaéreas, las unidades de proyectores, de niebla artificial, y todo lo móvil de la defensa aérea activa, que sufrió las mismas experiencias.

Durante el año 1942, la caza diurna había pasado, a ojos de la opinión pública, al segundo plano con respecto a la nocturna. No podía suceder de otra manera, mientras la ofensiva de bombardeo contra el Reich consistiera esencialmente en los ataques nocturnos británicos. No obstante, fueron los cazas diurnos los que en todos los frentes soportaban, aparte de otras tareas numerosas, el peso

principal de la defensa.

Además de sus ataques nocturnos, los británicos efectuaron algunas audaces incursiones diurnas contra objetivos en Francia, Italia y en el interior del territorio del Reich, para cuyo fin se había especializado una Unidad de bombarderos «Lancaster» que aparte del bombardeo nocturno de zona que la R. A. F. se iba imponiendo cada vez más, atacaban de día importantes blancos-punto en vuelo rasante mediante reducidas formaciones. Hasta octubre de 1942 fueron llevados a cabo 45 ataques de esta naturaleza, entre ellos varios contra los astilleros de submarinos en Lübeck, Danzig y Gdingen. Uno de los primeros, que tuvo lugar el 17 de abril de 1942, se dirigió contra las fábricas de motores para submarinos MAN en Augsburgo, ocasión en que, según los informes británicos de 12 «Lancaster» únicamente 8 llegaron a la zona de blanco, y de los cuales siete fueron derribados. Pero la R. A. F. no se desalentó. En realidad este éxito de la defensa alemana fue obra de la casualidad y no habría de repetirse. Tuvo sin embargo por consecuencia que el mando de la Luftwaffe se sintiera respaldado en su criterio de no considerar necesario tomar en serio la amenaza de las incursiones diurnas sobre el territorio del Reich.

Incursiones diurnas de la R. A. F.

Estos ataques diurnos de los ingleses no pasaron de su carácter de operaciones ocasionales, y aún ocurrían en el año 1943, pero en escala reducida. También se realizaban incursiones nocturnas en vuelo rasante contra objetivos de particular importancia, cuidadosamente seleccionados. En uno de estos ataques, los británicos consiguieron destruir

totalmente los Depósitos Centrales del Material de Comunicaciones de la Luftwaffe en Berlín, no cayendo ni una sola bomba fuera del cerco que rodeaba a dicha instalación. De parecida precisión y de efectos durables fueron los ataques diurnos realizados el 17 de mayo de 1943 contra los embalses de los ríos Eder, Moehne y Sorpe, en cuya oportunidad los británicos emplearon enormes bombas especiales de forma cilíndrica, que en el momento de lanzarse entraban en rotación gracias a un aparejo aplicado a los «Lancaster». Mediante esta rotación se logró que los proyectiles especiales, arrojados en vuelo rasante, previo cálculo exacto de velocidad, altura y distancia, embistieran los muros de contención a la profundidad más conveniente. De tal modo, los diques de los embalses del Moetne y el Eder que tenían una capacidad de 130 y 202 millones de metros cúbicos de agua, respectivamente, fueron destruidos, mientras la presa del Sorpe no recibió ningún impacto. El daño causado fue grave. Aparte de las pérdidas en vidas humanas y valores materiales que causaron las inundaciones consiguientes, se vio gravemente entorpecido el suministro de agua y energía eléctrica del territorio del Ruhr, y el enemigo estimó en un 35 por 100 la merma de producción. El mando de la Luftwaffe ordenó inmediatamente la protección de todos los embalses importantes, mediante barreras de globos cautivos y unidades de niebla artificial y baterías de artillería antiaérea ligera. Fueron 19 «Lancaster» los que efectuaron la operación, 11 de ellos regresaron a Inglaterra. El examen de los aviones derribados y el interrogatorio de las tripulaciones hechas prisioneras pusieron en evidencia que la Royal Air Force había realizado la operación tras minuciosa y precisa preparación técnica, táctica y de instrucción.

No obstante tales aciertos, significativos por los efectos

que tuvieron sobre la producción bélica alemana, Harris continuó convencido de la utilidad de sus ataques de saturación nocturnos contra las ciudades, aunque estos no tenían, ni mucho menos, la misma importancia militar. En numerosos mensajes dirigidos al pueblo alemán, Harris manifestó con toda franqueza la finalidad política de estos ataques, destinados a socavar la moral de la población civil.

En el Oeste, mientras tanto, reuníamos nuestras primeras experiencias en el combate contra los bombarderos cuatrimotores norteamericanos. Sin duda alguna, nuestros cazas carecían de la suficiente preparación para la lucha contra las formaciones de fortalezas volantes con sus poderosas escoltas de cazas. Al comienzo, sobrestimábamos el poder de fuego de estos B-17, nada despreciable por cierto, y el grado de su invulnerabilidad. En forma similar al soldado de infantería que al enfrentarse por primera vez a un tanque enemigo queda como paralizado por el terror, hasta que advierte que también aquel coloso tiene sus partes vulnerables, así también nuestros cazas tuvieron que sobreponerse a los complejos que les provocó aquel nuevo adversario. Al poco tiempo, ya conocíamos sus debilidades, sacándoles provecho. Pero con todo, el poder del fuego defensivo concentrado de una de estas formaciones, como también la resistencia a los impactos de cada bombardero, no dejaban de ser factores muy reales. Se puede calcular que una formación integrada por 27 aparatos B-17 puede concentrar hacia atrás, es decir, en el principal sector de ataque de los cazas, y hasta una distancia de 1000 metros, el fuego de por lo menos 200 ametralladoras pesadas. Por otra parte, para derribar una sola de las fortalezas volantes, las experiencias demostraron que por término medio se necesitaban entre 20 y 25 impactos del calibre 20 mm.

Al comienzo de aquel invierno de 1942 visité con

frecuencia nuestras Unidades emplazadas en el Oeste, con el propósito de reunir experiencias y elementos de juicio para la confección de nuevos manuales para el combate contra los bombarderos cuatrimotores norteamericanos; con el desarrollo ulterior de la guerra aérea, estos manuales debieron ampliarse y modificarse todavía con bastante frecuencia.

No fue el impedimento psicológico el único factor que nuestros cazas tuvieron que superar. El problema fue adaptarse a una táctica de ataque enteramente nueva. Hasta entonces, la lucha contra los bombarderos consistía en acciones individuales. La aproximación se hacía en formación, pero el ataque en sí se llevaba a cabo individualmente por cada caza, o por la sección. Ahora se trataba de oponer al compacto fuego defensivo de la formación de cuatrimotores el fuego concentrado de nuestros escuadrones o grupos atacando en formación cerrada. De los ataques sucesivos había que pasar al ataque en linea frontal, lo que era completamente nuevo. El regimiento de caza 2 «Richthofen» ya había desarrollado por su parte, al mando de su excelente Jefe, Egon Meyer, una táctica especial para el ataque desde delante, pero el número de los derribos al comienzo fue muy modesto, como consecuencia, sobre todo, del armamento. El armamento del Me-109, con un solo cañón de 20 milímetros y dos ametralladoras de tipo normal, no podía considerarse en forma alguna como suficiente para la lucha contra los cuatrimotores.

Discusiones sobre el armamento de los Cazas

Además, constituía una regresión, difícil de comprender,

el armamento del nuevo Me-109F con respecto a la serie E, del año anterior, que tenía dos cañones de 20 milímetros en los planos y dos ametralladoras normales. Es cierto que el único cañón del nuevo F era más moderno, disparaba con mayor velocidad y tenía mejores condiciones balísticas y ante todo una instalación central encima del motor, para disparar por el hueco de la hélice. No obstante, surgieron divergencias de opinión acerca de si este tipo de armamento debía considerarse o no como un progreso. Moelders convenía con Udet en que un cañón central era preferible a los laterales colocados en los planos. Por mi parte, consideraba absolutamente insuficiente un solo cañón, máxime cuando hacía tiempo yo había calificado el fuego de ametralladoras, en el combate aéreo moderno, como un despliegue de «fuegos de artificio», anacrónico y carente de valor práctico; con las ametralladoras apenas se conseguía impresionar a un caza enemigo, pero de ningún modo a los cuatrimotores. Por supuesto yo no ignoraba las ventajas de una instalación central de las armas de a bordo, pero si estas se reducían prácticamente a un solo cañón, me parecía que era ventajoso tener dos, aunque fueran laterales, considerando que la duración prolongada de la guerra no podía menos que significar un nivel decreciente en cuanto a la capacidad e instrucción de la masa de nuestros pilotos de caza. No todos los pilotos de caza tienen la puntería de un Udet o un Moelders, y es bien sabido que el cazador dispara sobre las aves con cartuchos de muchos perdigones y no con bala.

El problema del armamento del Me-109 también fue sometido a Hitler, no sé cómo ni por quién, pero la verdad es que él, en una conversación me pidió mi opinión acerca de si yo consideraba preferible un cañón central o dos en los planos. No tuve que reflexionar mucho para responderle:

«Lo mejor serían los tres». Mi contestación entusiasmó a Hitler, pues coincidía en un todo con su propio criterio. La circunstancia de que los hechos le dieran posteriormente la razón, le sirvió luego repetidamente como argumento para imponer, contra el consejo de los expertos, sus propias ideas en cuestiones técnicas y de armamento.

Inmediatamente después de esta conversación se dio la orden de reforzar el armamento del Me-109F mediante otros dos cañones bajo los planos. Estas «góndolas» o «bañeras», según las llamábamos, naturalmente afectaban las condiciones de vuelo de los aparatos, hasta hacerles perder su altitud para el combate entre caza y caza. De todos modos, sus tres cañones les daban un poder de fuego, que ya era capaz de lograr resultados en el combate contra las fortalezas volantes.

Cuando posteriormente la escolta de caza norteamericana fue más y más eficaz, hubo que desmontar las «bañeras». Los cazas de escolta llegaron a constituir el problema primordial, para llegar al derribo de los bombarderos. Hasta el momento habíamos perdido muchas oportunidades por el descuido de instalar en los cazas un armamento poderoso. Considerablemente mas apto fue el del FW-190, primero construido por dos y luego por cuatro cañones de 20 milímetros y dos ametralladoras. El motor radial con refrigeración de aire era menos sensible a los impactos y ofrecía al piloto una protección natural en el ataque. Pero las entregas del FW-190 eran insuficientes, y las cuatro quintas partes de la producción de cazas consistían aún en Me-109; y no era solo la defensa del Reich lo que exigía con preferencia el FW-190, sino que tales demandas llegaban de todos los frentes. Uno de sus defectos, no obstante, era que sus ventajas disminuían mucho arriba de los 7000 metros, es decir, la altura normal de los B-17 en sus

ataques, de modo que a tal altura los FW-190 resultaban inferiores a los cazas de escolta norteamericanos.

Los problemas de armamento y munición ya me habían interesado de modo particular cuando era Jefe del Regimiento 26 de Caza. A menudo recibía aviones con nuevo armamento y munición para ensayarlos inmediatamente después de las pruebas técnicas; así por ejemplo, a comienzos de 1941, se me trajo el primer Me-109 dotado de dos ametralladoras pesadas en vez de las normales. Estas armas debían disparar a través de la hélice, pero no lo hicieron en el primer vuelo que emprendí con la nueva máquina sobre el Canal, y mi excursión estuvo a punto de terminar mal. Volando solo, a baja altura y en dirección a Inglaterra, comencé a probar las armas y estas se atascaban repetidamente. Esto me encolerizó. Además me sorprendía que la llama de la boca de las armas fuera tan intensa, jamás había visto algo parecido. Aquello se asemejaba a un verdadero festival pirotécnico celebrado ante mi cabina. Al poco tiempo las armas se trabaron y no conseguí arrancarles un tiro más. A media distancia entre la costa francesa y la británica me apresté a regresar a mi base cuando, bajo mi plano izquierdo, apareció una sombra. Vi, muy próximas, las escarapelas azul-blanco-rojo. Era un Spitfire, y su piloto tenía los ojos fijos en mí. Me sentí como paralizado. El piloto enemigo, según me pareció, se reía, y haciéndome con la mano un gesto de saludo, hizo un viraje rápido y se dirigió a Inglaterra. Jamás pude explicarme este encuentro enigmático. Sospecho que el Spitfire me había perseguido y que por algún capricho del azar tenía también las armas atascadas, para suerte mía.

Cuando aterricé me temblaban las rodillas de manera lamentable y no me impresioné mayormente cuando mi primer mecánico me informó que las palas de la hélice

estaban poco menos que aserradas. Esta era la explicación de aquella intensa llama de la boca de las armas que me había llamado la atención. La sincronización de las armas estaba mal regulada o no había funcionado. No renuncié a una investigación técnica prolija; en cambio, prescindí de citar a los responsables. Cada tiro que había disparado una fracción de segundo demasiado temprano o tarde había hecho impacto sobre la hélice, abriendo en las palas y muy próximas al centro, agujeros del tamaño de un puño y hechos como por un sacabocados. Las armas atascadas solo raras veces benefician al piloto, pero si esto mismo le ocurre al enemigo, varían las cosas.

«Torch» en vez de «Roundup».

La ofensiva norteamericana de bombardeo diurno contra el Reich indudablemente habría comenzado en gran escala ya a fines de 1942 o a principios de 1943 si mientras tanto los acontecimientos en el Norte de África no hubieran adquirido un carácter tan tormentoso. El mismo día que la primera fortaleza volante aterrizaba en Escocia, tras un vuelo de 6000 kilómetros a través del Atlántico, las tropas de Rommel tomaron posiciones para su ofensiva contra Alejandría. Allí, en las posiciones de El Alamein, estaba en juego la existencia del Imperio británico. No es extraño que bajo tales circunstancias la atención del primer ministro Churchill se dirigiera en medida mayor a rechazar el nuevo ataque de Rommel, que hacia las bases escocesas adonde iban llegando a partir del primero de julio de 1942, los aviones de la 8.ª A. A. F. Por este motivo, el recibimiento de las tripulaciones norteamericanas distaba de ser tan entusiasta como estas probablemente lo habían imaginado

durante su vuelo sobre el mar. Mientras la 8.ª A. A. F. aún se concentraban en Gran Bretaña, Churchill realizaba los mayores esfuerzos para cambiar su táctica cuanto antes. Se dirigió a Roosevelt con el ruego urgente de aplazar la operación «Roundup» en beneficio de la largamente planeada operación «Torch», es decir, el desembarco en el África del Norte, a fin de envolver el Afrika-Korps alemán.

Roosevelt aceptó los deseos británicos, que reconoció como justificados, y en julio, el general Spaatz recibió orden de organizar la 12.ª A. A. F. para el África, con las fuerzas de la 8.ª, que en ese momento aún estaba en formación. Spaatz seguramente no lo hizo con muchas ganas, pues al verse obligado a enviar unidad tras unidad a través del Mediterráneo —hasta fines de diciembre de 1942 mandó cuatro Grupos de caza y dos de bombarderos pesados— preguntó con amargura: «¿Qué queda aún de la 8.ª A. A. F. desde que la operación "Torch" se le cruzó en el camino?».

No era mucho, en efecto. En cambio, el desembarco anglo-norteamericano en el África del Norte, el 7 de noviembre de 1942, fue un completo éxito. Nuevamente la situación general de la guerra había sufrido una modificación, con desventaja para Alemania. En vez de dos frentes, ahora teníamos tres. No fue desde el Oeste ni el Este, ni tampoco desde el Norte, que se suponía en tan grave peligro, sino fue desde el Sur que la guerra llamó por primera vez a las puertas de Europa. La reacción natural alemana consistió en la ocupación del restante territorio de Francia, lo que a su vez llevó a muchos dirigentes franceses al lado de los británicos y norteamericanos. Entre ellos el almirante Darlan, a la sazón Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas. Yo lo había conocido un año antes, cuando el primero de diciembre de 1941 acompañé a Goering en su tren especial a un encuentro con el Jefe de

Estado, Pétain, en St. Florentin. Darlan, tanto como el anciano Mariscal, estaba dispuesto a un entendimiento con Alemania y a colaborar con ella, aunque ambos contemplaban en primer término los intereses de Francia. Recuerdo que Goering, antes de su conversación con Pétain, en la cual se iba a discutir la cooperación de las flotas francesa y alemana, observó con displicencia que el cambio de opiniones no duraría mucho tiempo: «En veinte minutos habré terminado con el viejo caballero», dijo, y se retiró con Pétain para la conferencia. La comitiva, de la cual yo formaba parte, esperó en el vagón adyacente del tren especial. Los veinte minutos anunciados transcurrieron sin que ninguno de los dos reapareciera. Pasó una hora entera, y pasó otra más, y al cabo de casi tres horas, Goering y Pétain salieron de su compartimiento. A juzgar por su semblante congestionado, no fue el Mariscal del Reich quien «terminó» con el viejo caballero, sino este el que terminó con él.

De la misma tenacidad también hizo gala Darlan, tras su paso al bando anglo-norteamericano, cuando trató de defender los intereses nacionales de Francia. No era, precisamente, un aliado cómodo. El 24 de diciembre de 1942 fue asesinado en Argelia en circunstancias misteriosas. La resistencia inicial de las guarniciones leales a Pétain en el Norte de África se debilitó prontamente, y a los ocho días de la ocupación de la Francia de Vichy los restos de la flota francesa fueron hundidos por sus propias tripulaciones en el puerto de Tolón. En el África ya no era posible detener la fatalidad que amagaba a las tropas del Eje. Aunque antes del desembarco aliado Rommel ya había señalado a Hitler que la situación era insostenible y que era preciso contar con una lenta destrucción del Afrika-Korps, esta tropa heroica siguió luchando todavía más de medio año en el suelo africano.

En abril de 1943, me dirigí en avión a Túnez. La

situación de los dos regimientos de caza que actuaban allí era desesperado. La superioridad de los anglo-norteamericanos era abrumadora y poseían, indiscutiblemente, la superioridad aérea. Si bien por parte alemana se hacían entonces todos los esfuerzos posibles para abastecer en medida suficiente a las Unidades del Ejército; si bien, también en el teatro del Mediterráneo operaba la Flota Aérea 2, bajo el mando de Kesselring, y que la armada italiana abandonaba la reserva observada anteriormente, nada podía ya detener el incontenible avance del enemigo sobre las tropas del Eje, comprimidas en un sector cada vez más reducido. Lo que un año después habría de repetirse en la gran dimensión del campo de batalla europeo, va quedó en evidencia en el África: que también las mejores tropas, dispuestas a resistir denodadamente hasta la muerte nada pueden hacer si les falta la pantalla aérea. El cerco alrededor de Túnez se cerró inexorablemente.

El fin en el África

El reabastecimiento aéreo de las tropas encerradas, produjo pérdidas catastróficas. Los aviones de transporte no podían ser protegidos suficientemente, pues las fuerzas de las unidades de caza estaban agotadas. De los pocos aviones aún disponibles, quedaba paralizado día a día un número creciente, por falta de repuestos. Fue así como en algunas operaciones de reabastecimiento, las formaciones de transporte con escolta insuficiente o sin protección alguna, perdían veinte aviones o más por vez. A pesar de todo, siguieron reaprovisionando hasta el fin a las tropas combatientes en Túnez, y, las hazañas cumplidas por sus valientes tripulaciones están más allá de todo elogio. Apenas

aterrizaban con su carga, esperada con tanta ansiedad, estaban expuestos en los aeródromos de campaña improvisados mientras descargaban y volvían a cargar y se reaprovisionaban de combustible a los ataques, generalmente ininterrumpidos, de bombarderos y de cazas en vuelo rasante. Si sobrevivían a este hostigamiento, les esperaba el vuelo de regreso, no menos peligroso qué el de ida. Y al aterrizar finalmente en Sicilia, con harta frecuencia se encontraban en medio de un ataque enemigo contra su aeródromo. La catastrófica demolición de la Luftwaffe en tales operaciones forzadas no era nada nuevo, pero en esta emergencia la larga duración no pudo menos que consumir la materia.

El 7 de mayo de 1943, el general Von Amim capituló con los restos del Afrika-Korps. A principios del mismo año también fueron subordinados a Kesselring, en su carácter de Comandante en Jefe del Sur, las unidades del ejército del frente Sur, y Richthofen se hizo cargo de la Flota Aérea 2. El Inspector General de la Aviación de Bombardeo, Peltz, fue designado para el mando de los bombarderos de la Flota Aérea 2, asumiendo yo el mando de los Cazas, en Sicilia.

Hasta el último momento. Hitler prohibió estrictamente la evacuación sistemática de los efectivos del África. «Europa —dijo— se defiende en Túnez». Huelga describir en esta oportunidad todas las pérdidas humanas y morales que causó esta orden, como posteriormente muchas otras similares. Se exigió entonces a las unidades de Caza, completamente diezmadas en África, que impidieran la ofensiva aérea aliada previa al inminente desembarco en Sicilia. No obstante, nuestros cazas regresaron dos o tres veces al infierno de Túnez cruzando el Mediterráneo, para salvar, en cada vuelo, hasta tres hombres de nuestros fieles mecánicos de la captura inevitable por el enemigo. Es sabido que en nuestros

cazas monoplazas apenas cabía el piloto, si era de elevada estatura; hasta el día de hoy continúa siendo para mí un enigma en qué lugar de sus Fw 190, los pilotos habrán metido hasta tres mecánicos. Este es un ejemplo cabal de la fraternal camaradería que en nuestras unidades existió durante la guerra cutre las tripulaciones y el personal de tierra.

Fue imposible doblegar la abrumadora superioridad aérea anglo-norteamericana, y el agotamiento de nuestros pilotos había realmente alcanzado un límite angustioso. Desde el África del Norte y Malta, las fuerzas aéreas británica y norteamericana, nos tomaban inexorablemente en su pinza. Una lluvia de bombas caía sobre nuestros puertos en Sicilia, como también sobre los aeródromos y depósitos de abastecimiento y talleres de reparación del sur de Italia. Especialmente Barí, lugar de concentración y distribución del material de vuelo que llegaba de Alemania, fue duramente castigado varias veces. Centenares de aviones de caza flamantes fueron destruidos antes de llegar a destino. La Luftwaffe se quemaba en el escenario meridional de la guerra. Así las cosas, me dirigí a Berlín el 10 de julio, para informar a Goering sobre la situación. Me recibió diciéndome: «Debe usted regresar inmediatamente. Los aliados desembarcaron hoy en Sicilia».

Un vuelo de Sicilia a Berlín con mal tiempo no es precisamente una excursión de placer. Yo sentía pocos deseos de repetirlo inmediatamente en dirección contraria, y por añadidura, mi avión no estaba en perfectas condiciones. Se me asignó otro para que partiera con el alba del día siguiente. Las conferencias se prolongaron hasta mucho después de medianoche y ya no valía la pena que me fuera a dormir. Preferí entonces pasar las últimas pocas horas que faltaban para la partida con el Coronel Viek —quien me

habría de acompañar a Sicilia— ante una botella de buen vino. Una vez en el avión, nos envolvimos cada uno en una frazada y nos acostamos sobre el suelo cuan largos éramos. Nos dormimos inmediatamente, y poco faltó para que fuera para siempre.

Ya habíamos volado varias horas, cuando desperté con una sensación de terrible malestar. Una ojeada por la ventanilla de la cabina me dijo que volábamos en medio de densas nubes, y otra al altímetro, que estábamos muy cerca de los 8000 metros. La tercera mirada la dirigí al piloto, el cual, absolutamente despreocupado en cuanto a sus pasajeros sin máscara de oxígeno, seguía ascendiendo muy satisfecho. Le arranqué la máscara de la cara y me la apliqué para reponerme un poco. Luego me abalancé sobre Viek, quien ya estaba inconsciente y con la cara azulada; era un espectáculo angustioso. Conseguimos en el último instaute hacerlo volver en sí con generosas inhalaciones de oxígeno. El piloto había perdido por completo la orientación y temía hallarse aún sobre los Alpes. No quedó sino un solo recurso: el descenso. Finalmente atravesamos las nubes y ante nuestra vista se extendía pacíficamente la llanura del Po. Otra vez más nos habíamos salvado por el grueso de un cabello.

El infierno en y sobre Sicilia

En Sicilia nos encontramos con un infierno. La Flota británica se acercaba tranquilamente a la costa Este de la isla. Éramos impotentes contra ella, pues al amparo de la pantalla aérea anglo-norteamericana dominaba con su artillería una vasta franja costera. No hubo ni asomo de resistencia naval italiana; en cambio fue posible desbaratar

una tentativa británica de aterrizar con tropas aerotransportadas en la llanura de Catania. Casi simultáneamente, los aviones Junkers de transporte trajeron refuerzos alemanes desde Italia. Hitler dio la orden: «Ningún soldado alemán abandonará Sicilia. La Luftwaffe cederá al Ejército todo el personal de que pueda prescindir. Europa y Alemania se defienden en Sicilia».

Sin embargo, ni tales órdenes, dictadas por la desesperación, ni las tropas, que dieron lo último de sí, podían impedir a la larga la victoria del adversario, inmensamente superior en tierra, mar y aire. En el último momento recibimos, finalmente, orden de evacuar la isla. Que haya sido posible salvar parte de los efectivos sobre el estrecho, conduciéndolos a la tierra firme italiana, es en primer término mérito de nuestra artillería antiaérea, cuyo fuego, en una concentración jamás vista, aseguró el ininterrumpido tránsito por mar con tanta efectividad que la masa de los aviones aliados de todos los tipos lanzados a la batalla no pudieron cumplir su misión sino desde gran altura, y por esta causa, de modo imperfecto.

Las unidades de Caza llegaron a sus nuevos aeródromos del sur de Italia en un estado lamentable. Habían tenido que abandonar en Sicilia el grueso de su material, y casi todos los aviones salvados en el último instante fueron destruidos en un gran ataque de la 15.ª A. A. F. contra Viterbo. Ya no poseíamos prácticamente nada de cuanto necesitábamos aunque fuera para un empleo en condiciones de emergencia. En cambio nos esperaba la orden de reemprender el combate inmediatamente. «¿Pero, con qué?» nos preguntábamos desesperados. Las unidades no solo estaban agotadas después de batallas catastróficas, sino que también estaba disgregado su material y personal, a causa de la orden de evacuación emitida tardíamente.

Viek se hizo cargo del mando de los restos de las unidades de caza que habían sobrevivido a las catástrofes de África y Sicilia. A mí me llamó al Comando en Jefe, donde informé sobre la situación aérea en el teatro del Mediterráneo. Estaba redactado con más realismo y menos contemplaciones aún que el que el año anterior había causado tanto enojo. Exigía con toda seriedad y con toda decisión que se emprendieran en materia de armamento aéreo y de instrucción, esfuerzos mucho mayores que los realizados hasta entonces. Si en aquella hora se hubiera acometido esta tarea con la energía necesaria, mucho hubiera podido evitarse de lo que iba a suceder después.

CAPÍTULO XXVI

LA CASA SIN TECHO

El año 1943 vio a Alemania en retirada en todos los frentes. Desde la caída de Stalingrado, el ejército rojo había iniciado su ofensiva sobre el Donez, y en el mismo mes de febrero caen en su poder Kursk, Voroshilovgrado, Rostov y Charkov. Parte de los ejércitos del Cáucaso al mando de Von Manstein se retiran combatiendo a Crimea, por sobre el istmo de Kertch. Logramos detener el avance soviético hacia el Dnieper, y Charkov es tomado nuevamente. En julio, los soldados alemanes del Este dan comienzo en Kursk a su última ofensiva de grandes proporciones, que no logra alcanzar sus objetivos.

El desembarco aliado en Sicilia es seguido por el golpe de Estado de Badoglio. La resistencia italiana hasta la capitulación en septiembre no pasa de ser simbólica. El 9 de septiembre desembarcan en Salerno las primeras tropas aliadas que pisan tierra firme europea. El mariscal Kesselring organiza, con las pocas tropas a su disposición y con las del Duce, rescatado del Gran Sasso por paracaidistas alemanes, una resistencia tenaz y conducida con suma maestría.

Hitler creó el *slogan* de la «fortaleza europea», que debía

ser defendida hasta el último aliento. Roosevelt puso en duda, en su mensaje al Congreso el 17 de septiembre de 1943, su inexpugnabilidad, porque Hitler había olvidado «proveer a esa fortaleza de un techo».

¿Defensa aérea periférica o central?

En aquella oportunidad estas palabras debían aceptarse como veraces. Si por «techo» se entendía la Luftwaffe, esta al principio, en modo alguno había sido descuidada. Al contrario, hubo un tiempo en que no teníamos por qué temer a ningún adversario en el aire. Pero en vez de robustecer este techo y apuntalarlo para que pudiera soportar futuras cargas mayores, se lo había desmantelado y «quemado» desde el comienzo de la campaña oriental. Y ahora que las tormentas de la guerra rugían sobre el mismo hogar alemán, efectivamente el techo, ya no ofrecía a sus moradores la protección necesaria.

El 27 de enero de 1943, Alemania sufrió el primer bombardeo diurno norteamericano, dirigido contra Wilhelmshaven, por bombarderos de la 8.ª A. A. F. con escolta de P-38 «Lightning», cazas bimotores de largo alcance que en el combate aéreo presentaban los inconvenientes similares a nuestro Me-110. Nuestros cazas eran netamente superiores al P-38, y los norteamericanos no lograron éxitos dignos de mención en aquella su primera incursión sobre el territorio del Reich. Pero habían hecho su aparición, y su presencia ya era un hecho innegable. No obstante, el alto mando alemán no tomó el acontecimiento con la seriedad que merecía; continuaba convencido de que los cuatrimotores yanquis no podrían imponerse de día. Hasta fuerzas de caza numéricamente inferiores —razonaba

— les infligirían pérdidas tan graves que resultaría imposible llevar a cabo contra el territorio del Reich operaciones de gran escala y con penetración a gran profundidad. Aún recordaba el alto mando el fracaso propio sobre Inglaterra y pasó por alto las nuevas posibilidades que una técnica perfeccionada abría a los norteamericanos. Efectivamente, el radio de acción de los bombarderos estadounidenses alcanzaba a todos los objetivos en Europa, permitiéndoles además efectuar amplios rodeos para esquivar las zonas fuertemente defendidas. Su carga de bombas, poder de fuego defensivo y resistencia a los impactos, les ofrecía de antemano ventajas que no había tenido la Luftwalfe. Con todo, debieron solucionar primeramente el problema de la escolta de caza. Hasta entonces, los Spitfires o Thunderbolts los escoltaban hasta las fronteras del Reich, y desde allí los bombarderos seguían con escolta de Lightnings. Goering rechazó como no factible, cada vez que le llamé la atención sobre la evolución inexorable, toda posibilidad de una penetración más profunda de cazas monomotores enemigos en el territorio alemán. Para nosotros, el segundo problema que debíamos afrontar era el de la masa, una vez que la producción e instrucción norteamericanas hubiesen llegado al máximo.

Goering esperaba que los nuevos regimientos de caza 1 y 11 emplazados en las principales zonas de aproximación, —Holanda y la Bahía alemana— serían suficientes para el rechazo de las incursiones diurnas de los norteamericanos. Yo no compartía esta opinión, pues por una parte los jefes de las unidades y los pilotos aun no estaban familiarizados con la lucha contra el nuevo adversario, y por otra parte me parecía fundamentalmente equivocado este sistema de defensa periférica. Una vez que las incursiones enemigas sobre el territorio del Reich, que Goering había calificado de

imposibles, se hubieron convertido en realidad, el mariscal pretendió detenerlas mediante la formación de una barrera defensiva en los límites externos de la zona de defensa alemana. Este criterio reflejaba el deseo, motivado por consideraciones de propaganda política, de evitar en lo posible que la población civil avistara aviones enemigos sobre el territorio alemán. Pero el logro de tal finalidad requería aviones de caza en número mucho mayor, y de todos modos, vista la gran extensión de las costas, los dos regimientos eran absolutamente insuficientes para frustrar las incursiones.

Yo opinaba que en vista de nuestra escasez de cazas, solo la defensa central, en vez de periférica, ofrecía perspectiva de éxito. Mi idea era formar la masa con regimientos, en un círculo interior, en lugar de dispersar las fuerzas en grupos en un círculo exterior. Por supuesto tal idea traía aparejado el riesgo de una penetración profunda de las formaciones norteamericanas, a plena luz del día en territorio del Reich, antes que fueran atacadas por nuestros cazas, y además, el riesgo de que en ciertas circunstancias el radio de acción de nuestras unidades concentradas no permitiera cubrir zonas y blancos apartados de sus bases.

El 17 de abril de 1943, tuvo lugar el primer ataque compacto de grandes formaciones de bombarderos cuatrimotores contra Bremen, con escolta de Lightnings; fue el comienzo de una serie de ataques similares diurnos norteamericanos, de mayor o menor potencia y éxito. Los éxitos de la defensa fueron escasos, pues nuestras fuerzas de caza, desplegadas sobre un amplio frente, no conseguían oponerse al enemigo sino en grupos de 20 a 25 aviones por formación, cifra absolutamente insuficiente para lograr resultados decisivos en el combate contra las formaciones de cuatrimotores escoltados por cazas.

En varias conversaciones que mantuvimos, Goering censuró acerbamente el «lamentable fracaso» de los cazas alemanes, señalando en tales oportunidades, y no sin cierta razón, diversos defectos de que adolecían las unidades nuevas en lo referente a la táctica de combate y a la instrucción; tenía siempre la convicción de que con solo superar estos inconvenientes sería suficiente para imponerse a los ataques diurnos norteamericanos. Respondí a sus argumentos indicando que dentro de poco tiempo tendríamos que contar con la intervención de nuevos cazas de escolta norteamericanos perfeccionados y con mayor radio de acción; le expresé que los ataques diurnos de ese entonces serían un mero preludio de cosas más serias, para las cuales debíamos preparamos mediante una serie de medidas adicionales fundamentales distintas de las adoptadas hasta ahora.

Hice valer los mismos razonamientos ante el ministro de armamentos, Speer, quien me consultó sobre la posibilidad de ataques diurnos de precisión contra la cuenca del Ruhr por parte de cuatrimotores norteamericanos. Speer temía tales incursiones mucho más que los ataques nocturnos británicos, en pleno desarrollo desde el 5 de marzo, bajo la denominación de «batalla del Ruhr». Noche por noche las ciudades del Rin y del Ruhr soportaban una lluvia de bombas explosivas e incendiarias, sufriendo especial castigo Colonia y Aquisgrán. Muchos otros centros industriales, por ejemplo Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum, Wuppertal, Krefeld y Oberhausen, a su vez eran víctimas de repetidos y violentos bombardeos, Algunos ataques violentos también se dirigieron contra Berlín, Hamburgo, Kiel, Rostock, Stettin, Munich, Stuttgart y Nuremberg. A pesar de los daños y pérdidas considerables, estos bombardeos nocturnos de zona no lograban, hasta entonces, mermar nuestra producción de

armamentos. Pero con graves preocupaciones Speer esperaba el comienzo de los ataques diurnos norteamericanos, que yo le había anunciado como probables a breve plazo. Y como él, contrariamente a otros dirigentes nuestros no tenía la costumbre de dejar que las cosas llegaran hacia sí, sino que por el contrario, había obtenido sus éxitos debido a su capacidad de planificación y organización, no quería ser sorprendido tampoco en este terreno por acontecimientos imprevistos. A Speer, pude exponer con toda franqueza mi opinión sobre la evolución probable de la situación.

El «derrotista flojo»

Póco tiempo después fui llamado por Hitler, quién me preguntó qué medidas habrían de adoptarse para impedir los ataques diurnos. Le respondí que el problema principal era la relación de fuerzas entre las formaciones incursoras de cuatrimotores y los cazas de la defensa; que para poder formar en todas partes del territorio del Reich las concentraciones indispensables de cazas, estos se necesitaban en número tres o cuatro veces superior al de los bombarderos norteamericanos; con semejantes fuerzas sería posible disgregar y casi destruir las formaciones enemigas. Ahora bien, si se ampliara la escolta de los bombarderos norteamericanos, me vería en la necesidad de exigir el mismo número adicional de cazas que acompañaran a los incursores. Expliqué que la primera y esencial condición para la destrucción de los bombarderos enemigos consistía en la superioridad aérea frente a los cazas de escolta enemigos. Hitler me escuchó tranquilamente y parecía aceptar la idea de una superioridad numérica de los cazas

sobre los bombarderos enemigos, en una proporción de tres o cuatro contra uno. En cambio declinó con energía mi advertencia referente al posible aumento de la capacidad de penetración de los cazas norteamericanos en el territorio del Reich; Goering le habría expuesto que tal evento estaba fuera de discusión, y con ello puso fin a la conferencia.

Este cambio de opiniones habría de tener considerables consecuencias, pues mientras tanto Speer, después de su conversación conmigo, también había exigido de Goering medidas de protección contra eventuales bombardeos diurnos de precisión con escolta de cazas dirigidos contra el Ruhr. El Mariscal se enfureció al máximo ante semejante pedido. ¿Acaso los norteamericanos lograrían lo que su Luftwaffe no había podido cumplir sobre Inglaterra? Semejante idea era inadmisible para él, y su ira se descargó sobre mi persona, en la explosión más violenta que yo jamás había presenciado hasta entonces. Me prohibió terminantemente semejantes «manifestaciones irresponsables»; que seguramente habría sido yo quien había tenido la audacia de hacer tales manifestaciones a Speer y también al Führer, y que consistía solo en «fantasías de derrotistas flojos».

En verdad debo reconocer que, posiblemente irritado por la negligente despreocupación del alto mando, debo haber cargado las tintas de mi relato con toda deliberación. Me parecía preferible prepararnos para evoluciones futuras, y no deslizamos, con la despreocupación de Goering, de una improvisación a la otra. Que Goering me calificara por ello de pesimista, pase, pero no acepté lo de «derrotista flojo».

Aquel mismo día acababa de recibir la noticia de que mi hermano Wilhelm había caído en el Oeste, tras obtener 50 victorias aéreas. Fue derribado en los alrededores de St. Trond, cerca de la frontera del Reich, por cazas de escolta

Thunderbolt. Goering se enteró del hecho después de nuestro altercado, me hizo llamar nuevamente, me expresó sus condolencias y se disculpó por su anterior violencia.

Yo no ignoraba, absolutamente, que en vista de la grave situación en los frentes, mi exigencia de aumentar el número de cazas para la defensa del territorio nacional, debía resultar sumamente molesta. En el Este y en Italia, todo avión disponible se necesitaba para el apoyo del ejército que, según la orden del Führer, debía defender cada metro de terreno. Sin embargo, precisamente de allí debieran haberse substraído fuerzas de caza para emplearlas en la defensa del territorio del Reich, En los frentes, por lo pronto, se trataba de abandonar territorio enemigo ocupado, mientras que en Alemania urgía proteger la «substancia» propia. Tuve que buscar el apoyo necesario en otras partes. Milch mientras tanto había adelantado mucho el armamento aéreo, dentro del cuadro que se le señalara. Tuvo amplia comprensión para mis preocupaciones y prometió hacer cuanto estuviera a su alcance para forzar la producción de cazas. Estableció un programa que preveía la producción de un millar de cazas mensuales, plan que no fue acogido con entusiasmo por Hitler y Goering, quienes temían en él una disminución de la producción de bombarderos. En lugar de prestar a la iniciativa de Milch todo el apoyo de su autoridad, gravaron el programa con la condición de aumentar previamente la entrega de bombarderos.

No obstante Milch se atuvo a su programa de producción y, efectivamente en los primeros ocho meses de 1943, entregó a las Unidades un total de 7600 aviones de caza, cifra que importaba un considerable aumento. Sin embargo, a pesar de la inminente amenaza aérea al Reich, ni el arma de caza tenía prioridad sobre la producción de bombarderos, ni el armamento aéreo la tenía dentro del

volumen total de la producción bélica. Más aún, de aquel grato y asombroso aumento de la producción se asignó a la defensa aérea del Reich, solo la menor parte, circunstancia que tuvo su origen en el desarrollo catastrófico de la situación en los frentes. La táctica de retirada ordenada por Hitler y escrupulosamente observada exigía, aparte de un gran desgaste en combate, otras enormes pérdidas en material. Aquel concepto de la «evacuación planificada», que se convirtió paulatinamente en dicho popular, no existía en realidad sino en la terminología de los comunicados oficiales de la *Wehrmacht*. ¡Por el contrario, se procedía a la evacuación cuando ya no existía ninguna posibilidad de salvar el armamento o los depósitos de abastecimiento o los talleres! Para mencionar solamente lo ocurrido a las unidades de caza en el frente Sur, diré que estas debieron reequiparse totalmente por lo menos en dos oportunidades, a causa de evacuaciones tardías. Fue así como una gran parte la producción de cazas lograda por Milch se consumió en las llamas cada vez más voraces del incendio de la retirada.

Mientras tanto, y precisamente en esa época, otras armas de la Luftwaffe pidieron la dotación de aviones de caza. Los pilotos de ataque habían comprobado que el FW-190 era el avión ideal para ellos, lo que motivó una orden de Goering de reequipar sus unidades con estos aviones. De todos modos, «¡teníamos tantos…!». Los pilotos de reconocimiento táctico, a su vez, veían en el Me-109 el avión más adecuado para sus tareas; y huelga decirlo, recibieron sus Me-109. La caza nocturna con monomotores, sobre la cual me ocuparé más adelante, absorbió igualmente gran número de cazas.

En Francia se formaron dos unidades de los llamados cazas bombarderos de largo alcance. El origen de esta creación fueron los éxitos sorprendentes contra blancos

navales en la costa Sur de Inglaterra que logró un jefe de escuadrón con los FW-190, transformados en caza-bombarderos. Ahora, según sus recomendaciones, estos «cazas-bombarderos de gran alcance», deformados con tanques combustibles adicionales y bombas, debían emplearse contra blancos navales distantes, especialmente en el golfo de Vizcaya. Una idea muy plausible, ¡si no hubiéramos necesitado con tanta urgencia cada caza, para la defensa de la propia patria!

El clamor por el avión de caza como especie de panacea, sé basaba sobre otro razonamiento erróneo. Habíamos perdido la superioridad aérea en todos los frentes, y consiguientemente crecían las pérdidas de todas las unidades aéreas. Los aviones específicos de exploración, bombardeo y ataque, naturalmente, eran demasiado lentos para operar frente a los cazas enemigos. Sin embargo, en vez de restablecer la superioridad aérea perdida reforzando a las fuerzas de caza, se las debilitó sustrayéndoles gran parte de sus aviones para otros fines. La magnitud de esta usurpación se pone de manifiesto en el hecho de que solo en el año 1944 fueron quitados al arma de caza por lo menos 1300 Me-109 y 4500 FW-190, para ser convertidos en aviones de exploración y de ataque.

La plaga de los «Mosquitos»

Un capítulo aparte lo constituyó la lucha contra los «Mosquitos» británicos. Gran Bretaña había obtenido en él, un avión de extraordinario rendimiento y de múltiple aplicación, cuyo empleo en el cielo de Alemania nos causaba graves dolores de cabeza. El «Mosquito» bimotor De-Havilland desarrollaba una velocidad no alcanzada por

ninguno de nuestros tipos de cazas. De día, el Mosquito efectuaba vuelos de reconocimiento a gran altura, pero también lanzaba bombas con la ayuda de un sistema de navegación especial, llamado «Oboe», que era de gran precisión. Pero también obtuvo los mayores éxitos, con un riesgo mínimo, en sus incursiones nocturnas de hostigamiento, realizadas por aviones aislados o en pequeños equipos. Hasta la aparición del caza a reacción Me-262, éramos frente a ellos prácticamente impotentes. Como el insecto cuyo nombre ostentaban, constituían para el alto mando y la población civil de Alemania una verdadera plaga. Nuestros aviones de caza únicamente podían alcanzarlos si desde una altura considerablemente mayor se lanzaban en su persecución con lo que conseguían una ventaja de velocidad momentánea Sin embargo, como los Mosquitos generalmente volaban muy alto, esto era posible únicamente si su aproximación era detectada a tiempo, y vigilada constantemente mediante el radar; y allí estaban las principales dificultades. Por una parte, nuestra red de radar no dejaba aún de tener sus claros, y por otra parte el pequeño avión enemigo, construido de aluminio y madera, solo producía ecos débiles sobre nuestros aparatos de detección. Nos encontrábamos, pues, en circunstancias desfavorables ante las cuales por el momento había que resignarse. De todas maneras, los Mosquitos no podían, por sí solos, asestar un golpe decisivo a la producción bélica alemana; no existía el peligro de que perdiéramos la guerra a causa de sus operaciones. Fueron otros motivos los que llevaron a Goering a la exasperación, ante nuestra incapacidad de impedir sus incursiones. De día, los Mosquitos se dirigían a sus objetivos sin sufrir pérdidas, y noche por noche sacaban de su lecho a la población. El pueblo, irritado, comenzó a dar muestras de descontento:

«¡Ni siquiera con un puñado de miserables Mosquitos puede acabar el gordo!».

Así las cosas, Goering llamó del frente Oriental a dos jefes de unidades de probada capacidad, para asignarles —con exclusión de mi instancia— la tarea de terminar con el «mosquiterío» diario. Para tal fin, se organizaron dos escuadrones especiales, con la pomposa denominación de «Regimientos de caza 25 y 50». Sus Me-109 fueron mecánicamente mejorados con toda suerte de refinamientos para capacitarlos para el combate contra los Mosquitos. Pero ¡todo en vano! Por lo que sé, las dos unidades no consiguieron derribar un solo Mosquito. En el otoño de 1942, fueron disueltas y por fin pude incorporarlas a la defensa del Reich.

En aquel verano y después de que el programa de construcción de Milch no hubo colmado mis esperanzas, traté de reunir de otras partes todo cuanto fuera posible para la defensa. En Italia, no conseguimos recuperar la superioridad aérea a pesar de nuestros esfuerzos desesperados, desgraciadamente tardíos. Cuando el alto mando no pudo ya cerrar los ojos ante la evidencia, tuvieron resultado mis empeños por conseguir que se añadieran a la defensa del Reich unas pocas unidades exhaustas del Sur. También el frente Oriental tuvo que desprenderse de dos grupos, y además, reuniendo varias unidades dispersas en distintos lugares del Este, Sur y Oeste, pudimos organizar dos regimientos de caza bimotores, el 26 y el 70, los que contribuyeron, a pesar de sus importantes pérdidas, a cerrar por lo menos temporalmente, las brechas que se abrían en nuestra defensa. Mientras los norteamericanos todavía no incursionaban con cazas escolta técnicamente superiores, resultaron de particular valor, por mayor autonomía y su armamento más fuerte.

Reparación improvisada del techo.

Finalmente, recurrimos también a los cazas nocturnos para oponerlos a las incursiones diurnas de los norteamericanos. La adaptación de sus tripulaciones a esta nueva tarea no fue fácil, pues estaban habituados a volar y atacar individualmente, mientras que ahora debían hacerlo en formación. Sus aviones, de los tipos Me-110 y Ju-88, se habían tornado pesados a causa de los equipos que exigía la caza nocturna. Además se excedió el límite de rendimiento del material y del personal por el empleo sucesivo, diurno y nocturno, de estas unidades. Pero la situación exigía medidas y esfuerzos fuera de toda norma. Cuando hicieron su aparición los nuevos cazas de escolta norteamericanos, las pérdidas de los cazas nocturnos adquirieron una gravedad tal que fue necesario abandonar su empleo diurno, con excepción de las patrullas aéreas que vigilaban las fronteras de Suiza y Suecia, pues se tenía conocimiento que un número creciente de bombarderos enemigos, separados de sus formaciones, o averiados, buscaban refugio en aquellos países neutrales.

En aquel tiempo realizamos todos los esfuerzos imaginables para superar la fase crítica de la defensa del Reich, que se había iniciado con la aparición de los bombarderos cuatrimotores diurnos. El alto mando nada había hecho de decisivo hasta entonces, y en consecuencia las unidades trataban de resolver sus dificultades con sus propios medios. En las unidades de caza constantemente se efectuaban ensayos y experimentos. Las tripulaciones que se veían ante una situación enteramente nueva sin más experiencia que la instrucción teórica, trataban de solucionar

los problemas por su propia iniciativa, lo que tenía sus ventajas, pero también presentaba sus inconvenientes. Por una parte, de allí surgieron valiosas ideas y propuestas tendentes al mejoramiento de la táctica y del equipo, el armamento y la técnica. Por otra, era una situación inconcebible que los escuadrones, los grupos y los regimientos hicieran experimentos por su propia cuenta. Para mantener estos trabajos bajo control, organicé el comando de experimentación 25, que ensayaba bajo mi mando las innovaciones propuestas por las unidades en combate, la población y la industria y —si prometían dar buenos resultados— las ponía a prueba en pleno combate. Del gran número de medios de combate así surgidos no mencionaré más que los muchos tipos de cohetes, el aumento de las armas de a bordo, el lanzamiento de bombas contra formaciones de bombarderos, el cable remolcado por cazas con o sin bombas, las baterías de cohetes y la concentración de armas disparadas automáticamente mediante células fotoeléctricas. Examináronse centenares de propuestas, y se llegaron a experimentar en combate. La finalidad de todos nuestros esfuerzos fue la de encontrar medios para dispersar las formaciones cerradas de los bombarderos adversarios. Rindieron buenos efectos los cohetes de 21 centímetros, que se podían disparar desde una distancia de aproximadamente 800 metros, es decir, desde el límite de alcance del fuego defensivo de los bombarderos. Indudablemente nos hallábamos en camino hacia armas completamente nuevas para la lucha de los cazas contra las formaciones de bombarderos, cuando la escolta norteamericana planteó nuevos y distintos problemas.

Una de nuestras creaciones de aquel tiempo fue el llamado «circo ambulante», unidad en que reunimos todos los aviones enemigos que caían en nuestro poder y que

visitaba unidad tras unidad, para familiarizar a nuestros pilotos de caza con la técnica del enemigo. Los jefes de unidad podían pilotar personalmente esos aparatos, para conocer sus características, y comprobaron que la calidad de los aviones enemigos en general había sido considerablemente sobrestimada, Este sistema rindió éxitos muy satisfactorios.

Durante aquellas semanas del verano de 1943, tuvimos algún respiro. No pudimos entregamos de modo alguno a la ilusión de haber dominado el peligro de la ofensiva de bombardeo contra el territorio nacional, pero el techo del hogar alemán había sido remendado, si bien en forma precaria. Con la caza nocturna habíamos logrado resultados notables. La cuota de pérdidas británicas había alcanzado un nivel del cual sabíamos, a raíz de nuestras propias experiencias, que no podía ascender más sin tornarse inaceptable. Frente a los bombarderos diurnos norteamericanos, habíamos vencido el choque moral que nos causaran sus primeras apariciones. Las formaciones de la 8.ª A. A. F. ya se encontraban, en sus incursiones, con una defensa, de caza muy eficaz, aunque numéricamente débil.

Mientras que hasta julio de 1943 los bombarderos británicos habían operado noche tras noche sobre Alemania y que los ataques diurnos norteamericanos habían aumentado en eficacia y frecuencia, a mediados de aquel mes repentinamente se produjo una pausa. Nos encontramos frente a la extraña y desacostumbrada situación de que el cielo del Reich permaneciera despejado de enemigos durante, diez días con sus noches.

CAPÍTULO XXVII

HAMBURGO: HORA CRUCIAL DE LA LUFTWAFFE

En el orden técnico, nos vimos en 1943 en una situación muy difícil. Nuestra producción de cazas no había alcanzado a la norteamericana, ni en cantidad ni en calidad. Necesitábamos motores más potentes, una mayor autonomía, armamento más eficaz, mayor velocidad, mayor capacidad de ascenso y adaptar el techo de combate de nuestros aviones al del enemigo. Por cierto, no faltaban buenos prototipos ni la planificación para incorporarlos a los programas de producción, pero su ejecución, es decir el cambio de la fabricación en serie a los nuevos tipos, habría significado, en vista de la tensa situación reinante, una disminución inaceptable de la producción. Habríamos podido resignarnos a esta disminución si los perfeccionamientos proyectados hubieran prometido éxitos realmente convincentes. Pero nada podía ganarse con mejoramientos técnicos mediocres, aunque lograran una equivalencia con los anglo-norteamericanos, si al mismo tiempo se producía la inevitable disminución de la fabricación en serie. Necesitábamos dar un gran salto, para oponernos a la superioridad numérica del adversario.

Mientras tal salto no fue factible, nuestra técnica rodó de improvisación en improvisación. El Me-109, dotación de la mayoría de nuestros regimientos, ya se había merecido entre los cazas del Oeste el sarcástico calificativo de «chichón». No sin razón, pues numerosos perfeccionamientos del motor, del armamento y del equipo, que se habían incorporado a nuevas series, no tenían cabida en el antiguo diseño básico. Se hacían visibles, en efecto, como «chichones», que desfiguraban las elegantes líneas aerodinámicas de origen y afectaban sus cualidades y condiciones de vuelo.

Los nuevos tipos de Me-209 y Me-309, prometidos para el programa de construcción de 1943 y ensayados por mí, no fueron fabricados en serie a causa de la disminución de producción y también por otros inconvenientes, técnicos y de plazos de entrega. El TA-152, para el que se había previsto un motor de 2000 HP., fue postergado de un programa de armamento al otro, hasta poco antes del final de la guerra. Debíamos conformarnos con soluciones de emergencia, especialmente en lo relativo al rendimiento de los motores.

Al pilotar el primer caza a reacción, el Me-262, en la primavera de 1943, tuve la impresión de estar frente a un avance técnico sensacional. Este era el aparato que de un golpe nos habría procurado, como compensación a las masas aliadas, la superioridad técnica necesaria. Pero sucedió algo muy distinto, que forma un capítulo realmente trágico en la historia del arma de caza alemana, y sobre el cual volveré más adelante con mayor detenimiento. Con aquel avión habríamos podido dar el gran salto en la evolución técnica que necesitábamos para salir de nuestra inferioridad en la guerra aérea. Todos los esfuerzos de producción que se hubieran consagrado a la fabricación en serie y en gran

escala de otros tipos de caza que, como el Me-209 y 309, presentaban mejoras en comparación con las anteriores —pero no la consabida clara superioridad— se habrían perdido para la producción en masa de los cazas a reacción que esperábamos. El golpe asestado a Hamburgo por la acción combinada de la R. A. F. y de la 8.ª A. A. F. demostró que también en el bando adversario se había reconocido la necesidad de aprovechar todos los progresos técnicos y tácticos para dar con la masa el golpe más poderoso. Con esta serie de ataques en gran escala, el enemigo pasó de los bombardeos de zona, hasta entonces paulatinamente intensificados contra las ciudades alemanas, a una ofensiva de aniquilamiento planificado. Durante aquella inusitada e inquietante pausa en sus actividades aéreas, el adversario no solo había reunido, para el logro de sus fines, las fuerzas suficientes, sino que también había reservado para el evento una serie de innovaciones tácticas y técnicas, que empleó todas a la vez y en un solo golpe. El efecto fue tremendo.

En la noche del 24 al 25 de julio de 1943 se reúnen sobre Inglaterra aproximadamente 800 bombarderos pesados británicos. Ha pasado la medianoche, cuando aquella formación gigantesca se va aproximando desde el Noreste y Este luego de hacer un amplio rodeo a la populosa ciudad del Elba, puerta de Alemania hacia el mundo. Llegados sobre Hamburgo, los bombarderos británicos arrojan principalmente bombas incendiarias y latas de fósforo, sobre una zona perfectamente delimitada, que comprende el puerto y parte de los barrios céntricos. Apenas molestado por las defensas alemanas, el ataque se lleva a cabo en forma concentrada y con precisión. ¿Qué ha sucedido?

Todos los radares de nuestra defensa han fallado. Los británicos han empleado por primera vez su sistema de

perturbación «ventana», un procedimiento tan simple como efectivo: Los bombarderos y aviones especiales arrojan grandes cantidades de hojas metálicas, cuyo ancho y largo son adecuados para perturbar la frecuencia de nuestro radar. Estas hojas, arrastradas por el viento, caen lentamente hacia la tierra y forman una especie de neblina impenetrable para las ondas del radar. Las ondas, en vez de ser reflejadas por los aviones enemigos, chocan en aquellas tiras metálicas, cuya masa satura las pantallas de radar. La situación aérea queda como envuelta en denso velo. El sistema de intercepción basado en el radar, no puede funcionar; también se ciega el radar de a bordo de nuestros cazas nocturnos. La artillería antiaérea pierde la noción de la situación aérea y sus aparatos electrónicos de puntería están fallando. La noche, súbitamente, ha vuelto a ser para nosotros tan impenetrable como lo era antes de la invención del ojo del radar.

Además, en aquella noche obscura —obscura también en otro sentido, para la defensa del Reich— los británicos emplean por primera vez una nueva táctica de incursión, la llamada «corriente de bombarderos». Esta constituye un termino medio entre las incursiones nocturnas practicadas hasta entonces (es decir, de poca concentración, sobre un amplio frente y con grandes intervalos) y la incursión diurna en formación cerrada y compacta. Los bombarderos se aproximan en varias olas sobre un frente más estrecho, individualmente, como antes, pero ahora coordinados en altura, ruta, velocidad y tiempo dentro de cada ola. No constituyen una formación determinada y solo en ocasiones dos ó más aviones se mantienen en contacto visual. De una infinidad de gotas aisladas, que antes se juntaban sobre la zona del blanco en forma de chaparrón, se ha formado ya en el vuelo de aproximación una corriente que rompe las

defensas desplazándose en un cauce que generalmente tiene poco más de 10 kilómetros de ancho. Nuestra defensa periférica, de suyo insuficiente, resulta casi impotente frente a este nuevo método. Naturalmente, la débil y abierta red de defensa emplazada en nuestras costas retiene, en la irrupción de la corriente de bombarderos concentrada sobre una franja angosta, aún menos aparatos incursores que los que apresa en una incursión dispersa en un frente amplio. Mientras en los primeros grandes ataques británicos del enemigo empleaba una hora y media para lanzar 1500 toneladas de bombas, su nuevo método le permite ahora arrojar la misma cantidad en solo veinte minutos. Además, el número de bombarderos necesarios para el lanzamiento de la misma carga ha disminuido hasta la mitad, mediante el empleo de aviones de mayor capacidad portante. Aparte de esto, han aumentado las alturas de incursión y ataque. Resumiendo: efectos idénticos, si no mayores, con el empleo de fuerzas menores, y menores riesgos para los atacantes; por otro lado, las perspectivas de la defensa activa disminuyen varias veces, especialmente para la artillería antiaérea, pero también en forma apreciable para la caza nocturna.

Los efectos de este primer gran ataque a Hamburgo son extraordinarios. Surgen innumerables incendios, cuya extinción casi escapa a la capacidad de la organización auxiliar civil. Los hombres que todavía combaten las llamas, al día siguiente, 25 de julio, son sorprendidos por un ataque diurno norteamericano. Durante la noche siguiente los bombarderos británicos regresan a Hamburgo. Sus efectivos y consiguientemente los efectos no son tan grandes como en ocasión del primer ataque. Pero las fuerzas de la defensa activa y pasiva comienzan a declinar. Incendios gigantescos reducen a ruinas y cenizas grandes partes de los barrios céntricos de la ciudad. A partir de ese día los bombardeos

nocturnos y diurnos anglo-norteamericanos se alteran ininterrumpidamente, con violencia variable, hasta que en las noches del 28 y del 29 de julio la R. A. F. reúne todas sus fuerzas para asestar dos golpes aniquiladores.

Hamburgo está convertido en un infierno. En un informe secreto de la jefatura de policía se expresa al respecto: «Lo terrible de la situación se manifiesta en los rugidos furiosos del huracán de fuego, el ruido infernal de las bombas al estallar y los gritos de muerte de las personas torturadas. El idioma no tiene palabras ante la magnitud de los horrores que durante diez días y sus noches agitaron a la población, y cuyas huellas están indeleblemente impresas en el semblante de la ciudad y en el de sus moradores».

Por primera vez en aquella guerra el método anglo-norteamericano del *round-the-clock-bombing* (bombardeo durante las veinticuatro horas del día) había sido empleado para la destrucción de una gran ciudad alemana; la concentración de fuerzas en tiempo y espacio tuyo efectos terminantes, añadiéndose a los daños materiales, la repercusión moral. La defensa aérea activa y pasiva y sus organismos auxiliares, se vieron enfrentadas a una tarea superior a sus fuerzas. Lo que se azotó a esta ciudad fue una verdadera catástrofe y el comando aéreo aliado obtuvo un gran triunfo.

Cuando en la noche del 2 al 3 de agosto caen las últimas bombas de esta serie de ataques contra Hamburgo, del lado alemán se procede a hacer el balance. Según se estima fueron arrojadas aproximadamente 80 000 bombas explosivas, 80 000 bombas incendiarias y 5000 latas de fósforo. 250 000 viviendas, casi la mitad de las existentes, están destruidas, un millón de personas carecen de techo o se hallan en plena huida. La navegación, las industrias y el abastecimiento han experimentado grandes daños. El

cómputo de las pérdidas en vidas finalizó seis años después de la guerra, en el año 1951 hubo 40 000 muertos, entre ellos más de 5000 niños.

Partiendo de la ciudad castigada se extiende por toda Alemania una ola de pánico, narrándose detalles espantosos sobre el furor de los huracanes de fuego. El resplandor de los incendios es perceptible durante días enteros, hasta los 200 kilómetros de distancia, y un torrente de fugitivos impulsados por el miedo y marcados por el horror se abalanza sobre las provincias vecinas. Y en cada una de las grandes ciudades se impone una convicción: aquello que ayer sucedió en Hamburgo puede tocamos mañana a nosotros. Se evacua Berlín en circunstancias algo turbulentas, y a pesar de la estricta reserva de las informaciones oficiales, los horrores de Hamburgo llegan con la celeridad del viento al conocimiento de las más apartadas aldeas de los confines del Reich.

Conclusiones

Psicológicamente quizá la guerra había alcanzado en aquel momento su punto crítico. Sí, Stalingrado fue más terrible aún, pero Hamburgo no estaba a miles de kilómetros a orillas del Volga, sino en las márgenes del Elba, en el corazón de Alemania.

En el orden militar, fue necesario extraer fríamente las conclusiones de lo ocurrido. Los aliados habían demostrado la factibilidad de realizar ataques de aniquilamiento de importancia estratégica contra el territorio del Reich. He aquí los factores de su éxito:

1.° Concentración de grandes masas de atacantes sobre

un solo objetivo.

2.° Complemento de los ataques nocturnos con los diurnos.

3.° Nuevos medios y métodos empleados por sorpresa: perturbación del radar alemán y corriente de bombarderos.

Después de Hamburgo, en las esferas superiores de la dirección política y militar alemana corría la voz: «La guerra está perdida», y el curso ulterior de los acontecimientos lo confirmó. La guerra, en efecto, estaba perdida. Pero no a causa de la catástrofe de Hamburgo, que no fue sino consecuencia de una evolución previsible, que había dado comienzo mucho antes. A quienes advertían el peligro y lo ponían de manifiesto, se les había contestado que el debilitamiento del frente aéreo en el Oeste —desde donde invadía ahora el desastre— por la iniciación de la campaña Oriental, no sería más que temporario. Este argumento perdió su valor cuando las operaciones se detuvieron ante Moscú. Eran menos convincentes aún las esperanzas a que se aferrarían luego, o sea las de derrotar al coloso rojo en un segundo gran asalto. No obstante, muchos, Jeschonnek entre ellos, no daban por perdida la guerra mientras subsistió aquella esperanza. Cuando esta se había estrellado en las márgenes del Volga, Jeschonnek ya no vio salida del atolladero y se quitó la vida. No porque Stalingrado lo hubiera sumido en la desesperación ni tampoco porque fuera responsable del abastecimiento aéreo del ejército cercado, sino porque había subordinado su propio criterio, y con este el destino de la Luftwaffe, a los argumentos de Hitler, en cuyo genio había confiado plenamente.

Lo de Hamburgo fue una completa sorpresa para

quienes no se habían dado cuenta de la evolución de la guerra aérea, pese a que esta se manifestaba desde hacía tiempo, dejándose cautivar en cambio por un optimismo tendencioso. Estos hombres sufrieron entonces un colapso, dando todo por perdido. Sin embargo, ya habrían tenido bastante motivo para ello en 1941 y 1942.

En el verano de 1943 Alemania disponía aún de un potencial bélico que, con las conquistas logradas, era considerablemente mayor que el que sustentara los triunfos estratégicos de los primeros años de la guerra. Sus ejércitos seguían aún combatiendo en todos los frentes a centenares de kilómetros de las fronteras del Reich. Pero la estrategia ofensiva dirigida a Asia y a África no había logrado ninguna decisión en la lucha contra las grandes potencias: Rusia, Estados Unidos y Gran Bretaña. Había llegado el momento en que el «factor tiempo», que obraba en favor de los aliados, impulsaba cada vez más hacia la defensiva. Y en la defensa de la «fortaleza europea», el espacio aéreo era el frente más importante y de atención más urgente, y al mismo tiempo el más débil. Esto debía haber sido demostrado por Hamburgo a cualquiera.

Nosotros podíamos enfrentar a todos los citados factores del éxito aliado. La técnica electrónica alemana estaba plenamente capacitada para actuar contra los nuevos procedimientos de perturbación de radar. Se dedicó febrilmente a este problema y lo solucionó satisfactoriamente y a breve plazo, mereciendo un general elogio el espíritu de iniciativa puesto de manifiesto en las etapas de investigación científica, diseño, producción y empleo práctico de tales equipos. Tampoco la «corriente de bombarderos» ofrecía problemas insolubles, si lográbamos poner en acción, mediante el empeño de medios adicionales, nuevos métodos de defensa. Para el rechazo de los ataques

nocturnos británicos se habían desarrollado armas y procedimientos muy eficaces, y si su evolución se hubiera mantenido acorde con los efectivos y métodos empleados por los atacantes hubieran asegurado un porcentaje de pérdidas inaceptable para el enemigo por períodos prolongados. Tampoco estábamos inermes ante los ataques diurnos de los norteamericanos, aunque en este aspecto debíamos recuperar mucho terreno perdido por falta de previsión. La coordinación de los ataques nocturnos y diurnos anglo-norteamericanos solo podía tener consecuencias catastróficas si continuaba nuestra inferioridad en cantidad de fuerzas de la defensa activa. Tengo la convicción de que un aumento decisivo en nuestra producción aeronáutica en aquella época —como la obtuvimos en 1944 bajo condiciones mucho más penosas— habría podido restablecer aún la protección del Reich contra los grandes ataques anglo-norteamericanos de gran escala.

Un cambio radical de nuestra estrategia hacia la defensa, la prioridad absoluta para la producción aeronáutica y dentro de esta la intensificación en la fabricación de cazas: tales eran las exigencias de la hora. En cierto modo, flotaban en el ambiente cuando en los primeros días de agosto Goering reunió para un importante conferencia a sus colaboradores más inmediatos en el Cuartel General del Führer en la Prusia Oriental. Esta reunión fue motivada por la catástrofe de Hamburgo y su finalidad era impedir su repetición. Todavía humeaban las ruinas de la ciudad y aún no habían caído las últimas bombas de esta serie de ataques. Goering no se había hecho presente en Hamburgo, conformándose con un telegrama en el cual expresaba sus condolencias al jefe político y a la población duramente castigada de la ciudad hanseática. El texto del telegrama no se dio a la publicidad, pues habría causado indignación. En lugar de

Goering, fue a Hamburgo el general Bodenschatz, oficial de enlace con Hitler, quien regresó muy afectado por las impresiones recibidas. Después de presentar su informe a Hitler, Bodenschatz asistió a la conferencia convocada por Goering y nos manifestó con insistencia que había llegado el momento de emprender, finalmente, algo decisivo; que lo ocurrido en Hamburgo no debía repetirse jamás. Nadie le opuso reparo alguno, ni tampoco hubo disparidad de criterio sobre la acción a tomar. Fueron discutidos los problemas planteados por los ataques contra Hamburgo. Estaban presentes el jefe del Estado Mayor, Korten, sucesor de Jeschonnek; el director general del material, Milch; el comandante de la zona aérea centro; el jefe de comunicaciones de la Luftwaffe; el inspector general de la aviación de bombardeo, Peltz; el inspector general de la aviación de caza y numerosos oficiales del Estado Mayor general de la Luftwaffe. A continuación, Goering resumió las conclusiones haciendo constar que la Luftwaffe, después de la fase ofensiva, que le había brindado los más grandes éxitos, debía adoptar, en adelante, una actitud defensiva en el Oeste; que, concentrando todas las fuerzas y dirigiéndolas hacia este único objetivo, debía ser posible detener los ataques aéreos aliados contra el territorio del Reich. La tarea más importante de la Luftwaffe en ese momento sería, dijo, no solo amparar la vida y los bienes de la población de las ciudades alemanas amenazadas por los bombardeos, sino proteger también el potencial bélico del Reich; al amparo de las fuerzas concentradas en la defensa aérea, también resurgiría en breve la fuerza ofensiva de la Luftwaffe, y entonces se prepararía el contragolpe. Sabía —agregó— que con ello surgían nuevas exigencias adicionales, pero confiaba plenamente en que su arma no traicionaría la confianza que depositaba en ella.

Jamás, ni antes ni después, me fue dado observar semejante unidad de criterio y firme resolución, en un núcleo de hombres responsables de la dirección de la Luftwaffe. Parecía que bajo la impresión de la catástrofe de Hamburgo habían pasado a último término las ambiciones personales. No hubo divergencias entre el Estado Mayor general y la industria aeronáutica, ni rivalidades entre bombarderos y cazas. Se manifestó la voluntad unánime de hacerlo todo, y no omitir nada en esa hora crítica para la defensa del Reich, con el fin de impedir un nuevo desastre nacional de tal magnitud. También Goering parecía haberse contagiado de este espíritu. Nos abandonó un rato, para presentar su informe en el refugio del Führer y pedir los poderes necesarios para poner en práctica inmediatamente las medidas proyectadas con antelación.

Por nuestra parte, esperamos su regreso con ansiedad. En aquella hora habría de decidirse la suerte de la Luftwaffe. Su propio comandante en jefe se había convencido por fin de que la estrategia aérea frente al Oeste estaba en un rumbo equivocado; parecía haber comprendido, como comprendíamos nosotros, la necesidad de un viraje de 180º y también parecía tener la firme resolución de hacerlo. Por dos años enteros ya se había perseverado en la ruta falsa, después de la batalla de Gran Bretaña, que fue el momento de pasar a la defensiva en el Oeste. Ya entonces se imponía la necesidad de dar a los cazas la prioridad sobre los bombarderos, como lo hicieron los británicos ante la amenaza de los bombarderos alemanes y antes de volver a la ofensiva. Solo el restablecimiento de la superioridad aérea sobre el territorio propio nos habría capacitado para volver algún día a la ofensiva. En cambio, era irracional y de fatales consecuencias querer mantener, con la neta inferioridad de fuerzas que nos afligía desde el despojo del frente Oeste, la

ficción de una actividad ofensiva continuada.

Los responsables, finalmente, parecían haberse rendido a la evidencia. Sería una dura tarea convertir a la Luftwaffe en breve plazo, de fingida arma ofensiva en una poderosa arma defensiva. Pero ninguno de nosotros dudaba de que alcanzaríamos tal cometido. Incluso el inspector general de la aviación de bombardeo, quien veía claramente que su arma debía abandonar por lo menos temporalmente el pleno de privilegio de que hasta entonces había disfrutado, se rindió a la evidencia de Hamburgo. Fue opinión unánime que era indispensable reconquistar y mantener la superioridad aérea sobre el territorio del Reich. Y solo los cazas eran capaces de lograrla, a aquella altura de la guerra aérea. Con plena conciencia de su responsabilidad y gravemente preocupados por la defensa del Reich, los hombres participantes en la reunión habían buscado un camino que salvara la situación. Todo dependía ahora de la última palabra que pronunciara Hitler, sobre las resoluciones propuestas. Por mi parte no abrigaba dudas que la aprobaría y las respaldaría con todo el peso de su autoridad.

Ahora bien, se abrió la puerta y Goering volvió a entrar seguido de su ayudante. No dijo palabra, pasó por entre nosotros con la mirada fija y desapareció en sus habitaciones contiguas. Nos mirábamos, confusos, unos a otros. ¿Qué había sucedido? El ayudante, vacilante, nos dio algunas explicaciones evasivas, de las cuales resultó que el Führer, tras una violenta discusión con el Mariscal del Reich, había rechazado rotundamente las proposiciones de la Luftwaffe.

«Orden del Führer»

Al cabo de un rato Goering nos hizo llamar a Peltz y a

mí. Su aspecto era sobrecogedor, se hallaba en un estado de colapso total. La cabeza hundida entre los brazos, estaba sentado delante de su mesa de trabajo y entre gemidos profundos le salían palabras ininteligibles. Por unos momentos permanecimos penosamente impresionados. Luego Goering levantó la cabeza y nos declaró que éramos testigos del instante más desesperante de su vida. El Führer le había retirado su confianza. Todas sus propuestas, que para él eran la promesa de una modificación radical de la situación aérea, habían sido rechazadas. El Führer le había manifestado que con demasiada frecuencia había sufrido decepciones respecto a la Luftwaffe y que la conversión de esta en arma defensiva en el Oeste, estaría para él fuera de discusión. La Luftwaffe habría fracasado totalmente y ahora le brindaría una última oportunidad de rehabilitarse, mediante la reanudación de ataques intensificados contra Gran Bretaña. La divisa seguiría siendo el ataque, porque solo sería posible oponer al terror el terror, modo con que el Führer había derrotado a sus enemigos internos.

Goering manifestó que entonces él mismo había reconocido su error, el Führer siempre tenía razón. Y ahora habría que concentrar todas las fuerzas para asestar al enemigo en el Oeste, desde el aire, golpes de represalia tan poderosos que no se atrevieran a un segundo Hamburgo. Como primera medida en la ejecución de ese plan, el Führer habría ordenado crear un comando para los ataques contra Gran Bretaña.

Goering se levantó: «Coronel Peltz —dijo— le nombro comandante de bombardeo contra Gran Bretaña». A esto siguieron reuniones en las que se dispusieron medidas extraordinarias para la organización inmediata de un cuerpo aéreo ofensivo.

Sería difícil describir lo que en aquellos momentos

pasaba en mi fuero interno. La rebeldía y la indignación se mezclaban con el desconcierto y la tendencia a resignarme. ¿Qué había quedado de la unanimidad de criterio de este círculo responsable, en cuanto a la defensa aérea? ¿Qué tenía que hacer yo aún allí? ¿No debía en realidad pedir el relevo de mi cargo? Si no lo hice, fue a causa de mi convicción, que entonces tenía, de que la decisión de Hitler no podía ser irrevocable. Pero me equivoqué; la decisión quedó inalterable. En todos mis ulteriores intentos de oponer resistencia a rumbos que me parecían catastróficos, tropecé con una barricada insuperable, que se llamaba «Orden del Führer».

CAPÍTULO XXVIII

DE UNA CRISIS A OTRA

El «comandante de bombardeo contra Gran Bretaña» emprendió su tarea con particular energía, y, efectivamente más tarde consiguió revivir las operaciones de bombardeo con nuevos métodos y nuevos aviones (Ju-188 y He-177). Según la orden del Führer, todos los esfuerzos de la Luftwaffe debían ser sometidos a esta tarea. A pesar de todo, la nueva ofensiva jamás alcanzó importancia estratégica. No pudo lograrla porque faltaban todas las condiciones básicas necesarias para ello. Es verdad que nuevamente se produjeron algunos daños a objetivos en Inglaterra, pero nuestras propias pérdidas eran demasiado elevadas y llegaron finalmente a proporciones inaceptables. Comparados con los golpes aniquiladores, asestados en forma continua por los británicos y norteamericanos a Alemania, nuestros ataques no podían resultar otra cosa que alfilerazos.

Los esfuerzos empleados por la Luftwaffe en aquellas operaciones no solo se perdían sin causar efectos, sino que inclusive se dirigían en forma indirecta contra nosotros mismos, especialmente porque la defensa del territorio del Reich pagaba los gastos. El problema más urgente que se

había planteado después de Hamburgo, consistía en enfrentar a los ataques nocturnos británicos no obstante el hecho de que nuestra red de radar se hallaba en gran parte eliminada por los nuevos métodos de perturbación aplicados por el enemigo. De repente, la caza nocturna, que hasta entonces había logrado éxitos notables, reveló sus grandes debilidades, pues sin radar prácticamente no podía actuar. El problema fue encontrar en seguida una salida a tal situación. Y se presentó una solución transitoria mediante una idea muy simple, diametralmente opuesta a la complejidad técnica y la consiguiente gran vulnerabilidad de nuestro sistema de caza nocturna. Así nació el «jabalí», sistema de caza nocturna con monomotores monoplazas, no conducida desde tierra, que operaba sin equipos electrónicos, confiando exclusivamente en la visión del piloto.

Efectivamente, se había observado en oportunidad de los grandes ataques nocturnos que los incendios causados en una extensísima superficie producían condiciones de luminosidad muy parecidas a las del día, y que permitían a la caza actuar contra los bombarderos británicos también sin necesidad de utilizar el sistema de intercepción. Un piloto de bombarderos, el mayor Hermann, fue quien propuso la idea de la caza nocturna «clara» sobre los objetivos atacados y la probó personalmente con gran valentía. El comandante en jefe ordenó inmediatamente, teniendo en cuenta las dificultades de la caza nocturna, la inmediata organización de un regimiento. Los pilotos, que debían poseer una experiencia especial en el vuelo por instrumentos, llegaron como voluntarios de todas las unidades de la Luftwaffe. Los aviones fueron sacados de los previstos para la caza diurna. En breve tiempo ya actuaban en combate nocturno tres grupos de monomotores, que si bien al comienzo causaron

algún trastorno al sistema bien organizado de la caza nocturna a la artillería antiaérea y especialmente a la representación clara de la situación aérea, en las centrales de mando, también tuvieron indiscutibles éxitos. Hermann fue dotado de poderes extraordinarios y bajo su mando se organizó la 30.ª división de caza «jabalí».

Las condiciones de iluminación sobre las ciudades en llamas fueron mejoradas por varios medios auxiliares. Si los bombarderos volaban encima de una capa de nubes no excesivamente impenetrable, esta, iluminada desde abajo con luz de magnesio y proyectores, actuaba como una pantalla transparente, sobre la cual las siluetas oscuras de los aparatos atacantes eran perceptibles claramente desde arriba. Si la capa de nubes era muy densa y la iluminación no conseguía traspasarla desde abajo, se arrojaban sobre ella bombas de iluminación con paracaídas, granadas y cohetes luminosos. El personal de la defensa pasiva estuvo entonces a punto de enloquecer. Hasta ese momento, su función consistía precisamente en evitar que ni el menor reflejo de luz se colara por el obscurecimiento total. Constituía una grave infracción encender un cigarrillo en descubierto. Ahora, en cambio, durante los ataques nocturnos era posible leer el diario en la calle.

En el otoño de 1943 Kammhuber dejó el mando de la caza nocturna para hacerse cargo de la 5.ª flota aérea en Noruega, cuyo comandante anterior, coronel Stumpft, fue nombrado titular de la flota aérea «Reich», de reciente creación (excomando de la Zona Centro de la Luftwaffe). La denominación del XII cuerpo de aviación fue cambiado por I cuerpo de caza, y se designó comandante al general Beppo Schmid, de quien dependían las divisiones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 7.ª de caza, mientras con la 4.ª y 5.ª se formó el II cuerpo de caza de la flota aérea 3.ª (Sperrle). Con esta

organización, la caza diurna y nocturna había adquirido dentro de la defensa del Reich su estructura definitiva, que se mantuvo casi sin modificaciones hasta el fin de la guerra. Desde entonces, también fui responsable de la caza nocturna, y nombré un inspector para esta, cargo que recayó primeramente sobre Hermann y posteriormente sobre el famoso piloto de caza nocturna Streib. Como inspector de la caza diurna en el Este, designé a Trautloft, e inspector para el Oeste y Sur, a Luetzow.

La creación de tal número de organismos de conducción de cazas fue dificultada por una sensible escasez de oficiales de estado mayor procedentes del arma de caza, hecho en el cual también a mí me correspondía parte de la responsabilidad. Siempre fui y sigo siendo partidario de la especialización, que para mí es la única condición susceptible de brindar el dominio a fondo y completo de las materias, cada vez más complicadas que constituyen la guerra aérea. La animosidad contra el Estado Mayor General estaba muy difundida entre los cazas, no faltando en absoluto la reciprocidad. Los oficiales de caza capaces, siempre habían sabido eludir su pase a la academia de guerra aérea, pues su aspiración era pilotar un avión y tener el mando de unidades. En consecuencia, los bombarderos poseían una mayoría abrumadora en la academia, y de esta mayoría no partió precisamente una tendencia favorable para con los cazas. Y en el momento en que la organización de la defensa del Reich requería gran cantidad de oficiales de Estado Mayor procedentes de caza, la demanda no podía ser satisfecha.

También eran problemáticas las designaciones para los cargos de mayor nivel jerárquico. Goering frecuentemente no quería ver los orígenes de las dificultades que nos agobiaban, sino exclusivamente en la persona del jefe

responsable de cada hecho. A veces se basaba en prejuicios personales arraigados en él desde la primera Guerra Mundial, o desde el intervalo entre ambas guerras. Procedí de acuerdo con mi deber, cuando en tales ocasiones repetidamente hice la defensa de las personas afectadas, aunque haciéndolo no pude ganarme las simpatías de Goering.

Nuestros conceptos, contrarios en cuestión de designaciones de comandantes y jefes, aún se acentuaron cuando Goering me expresó la opinión de que los conocimientos especializados no eran más que un gravamen inútil. La experiencia —dijo— había demostrado que las personalidades fuertes, libres de todo lastre técnico, eran las más indicadas para los puestos de mando. Y procedió de acuerdo con sus convicciones. Los cambios de jefes se tornaron más y más turbulentos, llegándose finalmente al extremo de que comandantes y jefes recién nombrados, que a duras penas habían adquirido los rudimentos indispensables para su función específica, eran relevados de improviso.

Pero estos problemas no eran en modo alguno los únicos que existían en cuanto al personal. La defensa contra la ofensiva de bombardeo al Reich causó al arma de caza pérdidas tan cuantiosas que la escasez de oficiales pilotos, vale decir, de futuros jefes de unidades, que experimentamos ya en el año 1941, casi adquirió carácter catastrófico en el verano y en el otoño de 1943. La Luftwaffe contaba entonces con aproximadamente 70 000 oficiales y 400 generales, y de esta cifra, el arma de caza en ningún momento de la guerra superó los 800 en calidad de oficiales pilotos, jefes de unidades e instructores. Este es un hecho trágico que requiere una breve explicación.

Jamás faltaron en Alemania los jóvenes que sentían el

entusiasmo por el arma de caza. No habríamos necesitado realizar propaganda para atraerlos como hoy día se hace, con gran despliegue, en casi todos los países. Simplemente no debían de oponerse obstáculos a los jóvenes que anhelaban ingresar en el arma de caza. En mi calidad de Inspector General de la aviación de Caza, recibí millares de cartas cuyos remitentes, entre los cuales muchas veces se hallaban volovelistas y pilotos de avanzada instrucción, no lograban ser admitidos en el arma de caza ni tampoco en la Luftwaffe.

Sin ningún respaldo

Ya en la instrucción premilitar imperaba un gran enredo. El N. S. F. K. (Cuerpo de Aviadores Civiles del Partido), la jefatura de la juventud del Reich y el director general del personal de la Luftwaffe, se hostilizaban mutuamente. Jamás los jóvenes de Instrucción aeronáutica premilitar pasaban en contingentes enteros directamente a la Luftwaffe, pues previamente tenían que cumplir con el «servicio de trabajo». No quiero discutir el valor práctico y educativo de este, pero hay que hacer constar que constituyó un gran obstáculo para la formación de pilotos, por el hecho de que la juventud aeronáutica interrumpía así su instrucción continuada, dispersándose entre la gran masa de los jóvenes aptos para el servicio militar, de la cual las diferentes partes de la *Wehrmacht* pescaban según sus atribuciones, su diligencia y su habilidad lo que consideraban lo más útil para ellas. Fracasaron varios intentos de obtener de Hitler la exención del servicio de trabajo de la juventud aeronáutica. Las únicas excepciones que se hicieron en este sentido favoreció a bailarinas, actrices y otras discípulas de las «bellas artes».

En general prevalecía la opinión de que debía exigirse más del piloto de bombardeo que del de caza, lo cual era la causa de una selección que no favorecía a nuestra arma. La selección se hacía en los comandos de instrucción y en las escuelas, cuyos instructores y directores frecuentemente no tenían ninguna experiencia bélica y, por este motivo, no estaban en condiciones de juzgar las condiciones necesarias para el arma de caza entre el material humano disponible.

Luego de la instrucción aeronáutica básica y un curso en la Escuela Militar —comunes para todas las especialidades— los Candidatos previstos para el arma de caza eran destinados a las escuelas de caza. Desde los comienzos, su número —como toda la organización de instrucción de la Luftwaffe— fue insuficiente para la tarea que les esperaba más adelante.

Cuando el 7 de marzo de 1935 la joven Wehrmacht ocupó la Renania desmilitarizada, había una sola escuela, para pilotos de caza, que fue disuelta, por necesitarse con urgencia sus aviones para aquella primera operación. Esa arriesgada acción, en la cual participé, arroja una luz característica sobre los orígenes de la Luftwaffe, por cuyo motivo paso a describirla brevemente aquí. A duras penas se reunió para la ocupación de la Renania tres llamados grupos de caza, que en conjunto disponían a lo sumo de diez aviones aptos para el combate. Los demás aviones se dotaron con gran premura de ametralladoras, bien a la vista, pero incapaces de disparar un solo tiro. Si en ese entonces Francia hubiera pasado a las vías de hecho, su «Armée de l'air», nos hubiera hecho papilla.

A juzgar por el estado en que se hallaba el arma de caza, la ocupación de la Renania fue un «bluff» muy audaz. Nuestro grupo se dirigió a Werl, donde apareció en formación de desfile para ser presentado a la prensa

internacional y a los agregados aeronáuticos de las potencias extranjeras, causando visible impresión. Por la noche pintamos con pintura roja la nariz de nuestras máquinas y nos presentamos al día siguiente al mismo sorprendido público en el aeródromo de Dortmund. Idéntica «maniobra» se repitió en Dusseldorf, donde, sin embargo, tuvimos la cautela de vestir a nuestros mecánicos con buzo de piloto, para que en las fotografías no aparecieran por tercera vez los mismos aviadores.

Evidentemente, el espectáculo lograba su fin. Pero quizá fueron precisamente los éxitos de esta índole los que provocaron la aplicación de métodos parecidos durante todo el desarrollo de la Luftwaffe. La Luftwaffe crecía mucho en extensión, pero con insuficiente apoyo. Mareaba la cantidad de unidades que surgían, pero estas carecían de la correspondiente organización de instrucción que las respaldara, con la capacidad necesaria aun en tiempos de paz. Cuando luego, en los años 1942 y 1943, se aumentaron las escuelas de caza, faltaba la cantidad necesaria de instructores con experiencia en combate, que no podían ser cedidos en número suficiente por las unidades, ya de por sí demasiado exigidas por sus tareas específicas. A esto se agregaba la aguda escasez de aviones de combate, que por supuesto era mayor en las escuelas. La alternativa de satisfacer la demanda de pilotos mediante entrenamiento abreviado aumentó aún más nuestras pérdidas. Pero ¿qué otra cosa podíamos hacer?

Por mi parte había propuesto para el arma de caza una instrucción específica y especializada desde el comienzo, a fin de evitar las pérdidas de tiempo que se registraban en la instrucción aeronáutica básica. De este modo probablemente se habría logrado abreviar el tiempo de instrucción sin que se declinara al mismo tiempo la calidad de los expresados.

Sin embargo, consultada la opinión de los comandantes de las flotas aéreas, mi propuesta sufrió un rechazo. En una especialización excesiva se veían ciertos peligros y se declinó, en principio, conceder una excepción al arma de caza.

Buenos resultados dio la creación de padrinazgos, que vinculaban determinados regimientos con las diferentes escuelas para pilotos de caza y permitían el intercambio directo de instructores y experiencias. En cuanto al entrenamiento operativo —etapa intermedia obligatoria entre la escuela de caza y el ingreso a la unidad de guerra— cada regimiento tenía su propio escuadrón, cuyos integrantes reponían los claros que se iban produciendo. Era natural que así los regimientos tomaran un interés directo en la instrucción, apoyándola mediante la cesión temporal de instructores.

La falta de nuevos pilotos de caza y la insuficiente instrucción de los reemplazos, se convirtió en un problema cada vez más grave y, en última instancia, en uno de los factores decisivos. Si la instrucción había sufrido al comienzo ante todo por la falta de aviones, más tarde faltaban los instructores y el combustible; este último escaseaba cada vez más porque las fuerzas de caza eran insuficientes para rechazar los ataques enemigos contra nuestras plantas de combustibles sintéticos. Aquello era un círculo vicioso del que no conseguimos salir.

Lo que —a pesar de todo— logró la organización de instrucción, en su lucha contra tan abrumadoras dificultades, no fue inferior a las hazañas de las unidades. No deben olvidarse los inmensos sacrificios de vidas que acarreó la instrucción, que únicamente nuestra crítica situación podía justificar.

Guerra aérea sin reservas.

En el otoño de 1943 ya no quedaba otro recurso que abreviar nuevamente los cursos de instrucción. Efectivamente, en alguna forma había que satisfacer la enorme demanda de personal causada por las crecientes bajas, por la organización de nuevas unidades y por el aumento de la producción de aviones. La consecuente declinación en la calidad de nuestros pilotos, era tanto más inquietante cuanto que el enemigo aumentaba constantemente la ventaja que nos llevaba con nuevos tipos de aviones, mayores efectivos y mayor experiencia individual de combate. Solo en el Este aún era posible adaptar a los novicios al combate, permitiéndoles adquirir paso a paso la experiencia necesaria. En la batalla aérea por Alemania, el piloto se jugaba el todo por el todo desde la primera salida de combate. El número de nuestros pilotos novicios que caían antes de haber cumplido diez salidas, fue cada vez mayor, llegando pronto a superar el 50 por 100. La relación cualitativa entre los anglonorteamericanos y nuestras fuerzas se había modificado en contra nuestro, tanto en material como en personal. En cuanto a la carrera por la cantidad, la habíamos perdido ya hacía mucho tiempo.

En el verano de 1943, finalmente, iniciamos nuestros cursos para jefes de escuadrón, y en otoño del mismo año creamos la Escuela Superior de jefes de unidades. Los cursos estaban bajo mi dirección inmediata y en ellos se impartían constantemente nuevas directivas de instrucción según las últimas experiencias de combate. Participé intensamente en la tarea, incluso en calidad de docente, y el instituto tuvo éxitos halagüeños. Por otra parte, no puedo eximirme del

reproche de haber iniciado demasiado tarde esta instrucción sistemática de los jefes de unidades.

Al mismo tiempo establecí con mi Estado Mayor una comisión para la selección de pilotos, que examinaba a los tripulantes cedidos por otras armas en cuanto a sus aptitudes específicas para la caza diurna y nocturna, y disponía luego la instrucción especial requerida en cada caso.

Esta comisión adquirió particular importancia cuando en los primeros meses de 1944 Goering, cediendo a mi enérgica insistencia, hizo un llamamiento de voluntarios para la defensa del Reich. Numerosos pilotos de bombardeo y de ataque, de exploración, de enlace y otros, se hicieron presentes, acudiendo a la llamada. Este personal, —con un considerable ahorro de tiempo y combustible— debían cerrar las brechas más apremiantes que se abrían en la caza diurna y nocturna. El organismo examinó en total, hasta mi alejamiento, a 12 000 tripulantes.

La falta de tripulaciones de reemplazo en cantidad y calidad adecuada indica que existía una falla fundamental en la estructura de la Luftwaffe. Desde el comienzo la organización de instrucción fue insuficiente. A la primera escuela de pilotos de caza, en la que yo recibí instrucción durante el rearme secreto, se agregó hasta el comienzo de la guerra solamente… ¡una más! A fines de 1944 existían 15, pero tampoco estas, por las causas expuestas, podían satisfacer la enorme demanda. El piloto de caza alemán ingresaba en la unidad operativa, con 150 horas de vuelo a lo sumo; el norte-americano con aproximadamente el triple. No puedo sino ratificar lo que el último jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe, general Koller expresó en un informe, o sea que en su breve tiempo de organización, la Luftwaffe probablemente haya alcanzado el grado máximo humanamente posible, pero que, exactamente como al

ejército, le faltó todas las reservas indispensables de material y personal. «Si descontamos el año 1940 —escribe Koller— Hitler condujo todas las operaciones y casi todas las batallas sin disponer de reservas. Las guerras no se pueden improvisar con fuerzas armadas a medio preparar, a menos que se quiera jugar el todo por el todo, lo que precisamente sucedió».

De todos modos, desde el principio no estábamos en condiciones de desarrollar una guerra de tal magnitud, en la que la Luftwaffe hubo de luchar en teatros de guerra de muchos miles de kilómetros de extensión, teniendo por añadidura la responsabilidad de defender el propio territorio nacional contra los ataques de gigantescas flotas aéreas enemigas. Al comienzo de la segunda Guerra Mundial, la Luftwaffe estaba constituida por:

30 Grupos de bombarderos (18 He-111, 11 Dn-17, 1 Ju-86).
9 grupos de Stukas (Ju-87).
1 Grupo de ataque (Hs-123).
10 Grupos de cazas bimotores (previsoramente equipados con Me-109 D).
13 Grupos de cazas (Me-109 E).
21 Escuadrones de reconocimiento de gran alcance (19 Do-17P, 1 He-111 H, 1 Do-17 F).
30 Escuadrones de reconocimiento cercano (25 Hs-126, 5 He45/46).

Al principio de la guerra, las fuerzas aéreas británicas y norteamericanas eran, cada una, individualmente, numéricamente más débiles en efectivos y en cantidad de unidades; pero nunca se les planteó exigencias tan excesivas como a la nuestra. Cuando al comienzo de la guerra aérea, Inglaterra y Estados Unidos se vieron ante demandas mayores, separaron del total de su potencial humano y de material, una cuota adecuada para desarrollar el poder que cuatro años después emplearían con éxito en la destrucción de Alemania.

Aparte de operaciones de limitada duración, ambas potencias siempre siguieron el principio de la economía de fuerzas en forma tal, que no obstante las pérdidas y el desgaste, colocaban en primer plano el constante crecimiento de los efectivos.

Accesos de furor de Goering, en Veltenstein.

La inferioridad cuantitativa y cualitativa de nuestros cazas frente a los británicos y norteamericanos, fue el tema de una discusión que tuve con Goering en el otoño de 1943 en Veltenstein, mientras paseábamos por el patio de la fortaleza. Yo ya estaba habituado a escuchar reproches del Mariscal referentes al fracaso de los cazas, pero rara vez los admitía sin replicar en cada oportunidad que consideraba injustificadas sus quejas; defendía a mi arma y su espíritu combativo, señalando en cambio fallas y descuidos, que no podían imputarse a los pilotos de caza. Así también en aquella oportunidad pedía mejor instrucción y más aviones de mayor rendimiento. Goering ya estaba muy excitado por mis respuestas y llevó la conversación hacia un tema particularmente delicado: el cañón de 5 centímetros ordenado por Hitler para equipar a los cazas bimotores. El Führer había expuesto el siguiente razonamiento: La guerra en el mar se desarrolló desde el simple abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo, hasta el duelo de artillería, que hoy día se libra desde distancias en que ni siquiera se avistan los adversarios. En los comienzos de esta guerra, nuestros tanques no habían podido abrir el fuego, con perspectivas de éxito, a una distancia de 800 metros de sus blancos, mientras nuestros últimos tipos estaban en condiciones de combatir con el enemigo desde una distancia de más de tres

kilómetros. Unicamente los cazas —dijo Hitler— no habían seguido el ritmo de esta evolución. Aún debían acercarse al enemigo por lo menos hasta una distancia de 400 metros para emplear sus armas de a bordo, si se deseaba que fueran de verdad eficaces en su empleo.

De estas reflexiones nació su orden de equipar los cazas o cazas bimotores con un cañón de gran calibre y mayor alcance, para atacar a las formaciones de bombarderos enemigos. La solución era la siguiente: cazas bimotores Me-410, armados con el cañón de 5 centímetros de los tanques, cuyo peso era de 850 kilos (!), modificado para tiro automático, con un depósito de 15 cartuchos y una velocidad de fuego de aproximadamente uno por segundo. El vuelo era posible con aquel monstruo, que emergía unos tres metros de la proa, y también era factible disparar con él, pero no más de cinco tiros —término medio— pues luego de este número el arma quedaba irremediablemente trabada; incluso se podía dar en el blanco, aunque no desde 1000 a 3000 metros, sino, en el mejor de los casos, desde una distancia hasta de 400; más allá, la dispersión anulaba toda probabilidad de impacto. Nada se ganaba pues, y en cambio la cadencia de fuego de disparos quedó prácticamente reducida al fuego aislado. Solíamos decir en tono, irónico que tendríamos que ensartar a los «Mustangs» y «Thunderbolts» con el tubo del cañón, después de haber logrado un «efecto moral» sobre los cuatrimotores con unos cuantos disparos de artillería. En principio, la idea de Hitler tenía algo de acertada. Pero no fue el cañón de 5 cm. el que realizó lo que imaginaba, sino que fue, posteriormente, la salva de cohetes.

Volví a exponer a Goering todos los argumentos presentados por las unidades, por los ingenieros especialistas de armamento y los que yo mismo había formulado

reiteradamente. Pero el mariscal ya estaba demasiado agitado para mostrarse accesible a razonamientos lógicos; me manifestó que yo no era un inspector general de arma como él concebía que debía ser; que él necesitaba ahora a alguien que ejecutara sus órdenes incondicionalmente. Agregó que no me había nombrado inspector general de la aviación de caza para que me dedicara constantemente a proteger a los pilotos de esa arma y obstruir sus órdenes, que estaban basadas en razones fundamentales. La voz del mariscal había adquirido, progresivamente, tal volumen, que tuve que hacer esfuerzos para no perder la serenidad. Yo no podía tomar aquel rumbo que Goering me quería imponer, pues para mí era una irresponsabilidad, en medio de una situación tan densa, seguir un camino que técnicamente era equivocado.

Por este motivo declaré categóricamente a Goering que no estaba en condiciones de conciliar con mi conciencia la actuación como inspector general de arma en la forma incondicional que él exigía. Le pedí en debida forma que me relevara de aquel cargo y me restituyera al combate activo. Mi interlocutor dejó entrever claramente una gran sorpresa. Al cabo de una larga pausa respondió secamente, en tono de acentuada dureza: «¡Aprobado!».

CAPÍTULO XXIX

LA TRAGEDIA DE LOS CAZAS A RETROPOPULSION

Cuando me dirigí desde la fortaleza, a través de la localidad de Veltenstein, al aeropuerto de Nuremberg, había en la calle personas que me contemplaban con miradas de curiosidad y de compasión. Habían escuchado la voz del señor del castillo. Cuando llegué al aeródromo, me esperaba una llamada del jefe de ayudantes, quien me transmitió la orden de que permaneciera en mi cargo hasta recibir nuevas órdenes.

Esta orden y contraorden respecto a mi ulterior destino, era característica también en el ambiente de los mandos alemanes, en las que imperaban la nerviosidad y anquilosamiento, lo que apenas permitía que madurara una medida o un plan, y que saltaba de improvisación a improvisación, anulando muchas veces lo que recientemente se había resuelto y ordenado.

A las dos semanas del incidente de Veltenstein pregunté quién sería mi sucesor y cuándo se haría cargo de sus funciones. No había aún órdenes al respecto —se me respondió— y en breve se me informaría.

Habían transcurrido otros quince días cuando se me

comunicó que el mariscal del Reich había resuelto que continuara en mi cargo. Mucho más tarde se disculpó por la escena de Veltenstein, agregando que yo debía comprender la excitación que entonces lo había embargado.

El desastre que se precipitaba sobre Alemania desde el aire indujo a Goering a intervenir en lo sucesivo más activamente en el mando de la defensa aérea del Reich. A partir del otoño de 1943 viajó de unidad en unidad, las inspeccionó, pronunció vibrantes discursos a las tripulaciones bajo el lema de «No me dejéis en la estacada», y se hizo fotografiar con los pilotos y con las gentes en las ciudades bombardeadas. Después de un tiempo en que poco había visto y oído el pueblo alemán de la persona de «Hermann», parecía ahora «estar de regreso». Cuando en el mercado de Berlín se mezcló con la población, no se le arrojaron tomates; por el contrario, las vendedoras lo llamaron por el nombre de pila y le palmoteaban las espaldas. Desde el punto de vista de la psicología de las masas, fue interesante observar que la amargura acumulada en la población no se descargó en tal ocasión sobre el hombre responsable por la Luftwaffe, sino que se convirtió en gratitud, porque finalmente había aparecido uno de los «grandes», para enterarse de los sufrimientos y las penurias de la gente humilde.

Goering también intervino a veces en el mando directo de los cazas, durante las incursiones enemigas. Por cierto no era grande el entusiasmo de los jefes de unidades, y el de las centrales de intercepción y vigilancia, cuando se les comunicaba: «el mariscal del Reich está en el mando». Esto era comprensible después de que cierta vez lanzó a todos los cazas disponibles en persecución de sí mismos, hasta la zona del Pilsen en Checoslovaquia, operación que entró en los anales de la defensa del Reich bajo la denominación de

«Ataque aéreo a la fortaleza de Koepenick»[1].

Una formación norteamericana había atacado la ciudad de Dueren, en Renania, sobre un techo de nubes totalmente cerrado. Las hojas metálicas para perturbar a la red de radar fueron impulsadas hacia el Este por el viento. Y mientras en Dueren caían las bombas, se detectó por radar a las hojas metálicas, coincidiendo su localización con los informes sobre fuerte ruido de motores escuchados por el servicio de observadores del aire en dirección al Este. En la Central de la aviación de Caza correspondiente, se vio claramente la situación aérea. Pero sus reparos fueron desechados, pues el comandante en jefe, que seguía la incursión desde Karinhall, divergía en su apreciación. Su desconfianza se había extendido ya desde hacía un buen tiempo a la dirección de las divisiones de caza. Creyó que los bombarderos seguirían vuelo en dirección Este y hacia la Alta Franconia. Estimó que se dirigían a atacar las fábricas de cojinetes de Schweinfurt. En consecuencia envió todas las fuerzas de caza a esa zona. Pronto creyó fundados sus temores cuando el servicio de observadores del aire transmitió un nuevo informe sobre «fuertes ruidos, procedentes de grandes formaciones en dirección a Schweinfurt». Ninguna bomba cayó sobre la ciudad de los cojinetes, y tampoco podía haber caído ninguna, pues los bombarderos ya habían emprendido el regreso hacía mucho tiempo.

El mando de cazas lo sabía, pero el comandante en jefe de la Luftwaffe creyó ser más sabio que «aquellos idiotas». Lo que los observadores habían anunciado como formación enemiga con rumbo a Schweinfurt, no era otra cosa que los propios cazas enviados hacia allí, sobre nubes, personalmente por el alto jefe. Es lógico que los cazas no pudieran localizar la ciudad a través de las nubes; pasaron por encima de ella en búsqueda de las formaciones de

bombardeo norteamericanas. Los observadores volvieron a informar sobre fuerte ruido de motores más allá de Schweinfurt y con rumbo al Este. Goering sospechó que se trataba de un ataque a las plantas de combustibles sintéticos de Leuna en el centro de Alemania; ¡nueva orden a los cazas!: «¡Todo el mundo hacia Leipzig!». Y allí se repitió lo de Schweinfurt. Los mandos renunciaron a tratar de convencer a Goering de la verdadera situación aérea. Otra vez más la zona de Leipzig fue sobrevolada por los cazas propios, pero no hubo ningún ataque. «¿Quién habría de realizarlo, pues?» nos preguntábamos nosotros. «¿Qué proyectarán los yanquis?», se preguntaba a su vez el comandante en jefe en Karinhall. Otra idea suya: El blanco debía ser Skoda, el centro de la industria bélica, cerca de Pilsen. Y los cazas se perseguían a sí mismos a toda velocidad hasta Pilsen, en base a informes de ruidos y a la apreciación del mariscal sobre la situación. Fue un afortunado capricho del azar que paulatinamente disminuyera la nubosidad, y qué a partir de entonces se viera desde tierra el cielo lleno de cazas alemanes, pero ni un solo bombardero enemigo en lontananza. Y exactamente como el sol penetraba las nubes de Pilsen, también en el entendimiento de Goering se hizo la luz acerca de que había sido víctima de un error, creado por sí mismo. Aceptó el papelón con buen humor y envió a todos los comandos y jefes de las unidades participantes un mensaje por teletipo, en el que se los felicitaba con reconciliadora autoironía por su «eficaz rechace del ataque aéreo a la fortaleza Koepenick».

La identificación entre amigo y enemigo, fue posiblemente el problema más difícil de la técnica del radar. Jamás conseguimos solucionarlo por completo y en esta circunstancia radican muchas preocupaciones, disgustos y fracasos. Por otra parte sirva de consuelo que también la

defensa británica consideraba la cuestión de la *identification-friend-foe* como un asunto muy crítico.

Constantemente se planteaban exigencias nuevas a la industria electrónica, que a causa de su tardío desarrollo y de los ataques aéreos enemigos, luchaba con grandes dificultades. La escasez de técnicos especialistas fue acentuada aún más por la circunstancia de que cada nuevo tipo de aparato que se construía requería para su manejo operativo nuevas cuotas de personal especializado. Los nuevos tipos tampoco reemplazaban inmediatamente al equipo anterior, sino que casi siempre debían ser producidos, empleados y operados para complementar adicionalmente a este. La escasez de personal producida por las transferencias al ejército, debía suplirse en una gran proporción con personal femenino, que al poco tiempo se convirtió en insustituible en los centenares de puestos de radar, en todas las zonas de defensa del Reich y en los países ocupados. ¡Cuánto han soportado y sufrido, en efecto, la totalidad!

En aquel tiempo, paulatinamente y hasta cierto punto, conseguimos superar los múltiples métodos de perturbación del enemigo. Continuaba siendo difícil la comunicación entre las centrales de intercepción y las formaciones en vuelo. Particularmente durante las horas de la noche el éter estaba saturado en todas las bandas de onda en telefonía o telegrafía, con silbidos, tonos permanentes o acompasados, órdenes, discursos, música y campanazos en forma tal que producían en los receptores en el aire o en tierra la impresión de la algarabía de un parque de diversiones o de un agitado debate parlamentario. No obstante, jamás el enemigo logró anular total y simultáneamente todos nuestros medios y sistemas de las comunicaciones operativas.

El empleo por el enemigo de aquel conjunto de perturbaciones, nos hizo reconocer la importancia del servicio de escuchas, del que hasta entonces no habíamos hecho todo el uso posible. En paciente trabajo de rompecabezas, trataba de formarse una imagen de la situación imperante en el bando contrario, mediante la captación y el desciframiento de una infinidad de mensajes enemigos. No se puede poner en duda el valor de los informes basados sobre esta tarea. Pero el servicio de escucha radioeléctrica alcanzó su rendimiento máximo e inmediato, cuando sus informes fueron enviados directamente a las centrales de mando para su disponibilidad y explotación en cada operación.

Surgieron así una infinidad de fuentes de información de gran valor para el mando, que explotaba nuestro servicio de escucha: pruebas de sus equipos de a bordo previos a una incursión; mensajes meteorológicos de la exploración aérea, que daban indicios sobre el blanco del ataque y su zona de aproximación; el tránsito radioeléctrico durante el despegue y la reunión; la puesta en marcha de los medios de perturbación, como también de las radioayudas de navegación terrestres y de a bordo; escucha y radiolocalización del tránsito radioeléctrico, y también del radar de a bordo. Desde entonces frecuentemente se adoptaron decisiones de primordial importancia basadas únicamente en los informes del servicio de escucha.

Por aquel tiempo nos hallábamos, en el terreno de la técnica y de la táctica, en plena carrera con el enemigo, en la cual, a despecho de ocasionales éxitos, a la larga debíamos quedar atrás, porque nuestro potencial estaba sometido a exigencias exageradas de por sí y por añadidura declinaba como consecuencia de los ataques enemigos. En la lucha nocturna los británicos hacían ostentación de nuevos

métodos de navegación y de ataque. Mediante la creación de unidades Pathfinder (marcadores de rutas y blancos), ayudaban a la masa de los bombarderos en la aproximación y en el reconocimiento del blanco, aumentando de esta manera el grado de eficiencia de sus operaciones. Los puntos de comprobación de ruta y puntos de cambios de rumbo eran marcados con nuevos métodos de iluminación. Cada ola de bombarderos era precedida por aviones iluminadores y marcadores que demarcaban la zona de ataque con los tristemente famosos «árboles de navidad». Eran estos bombas de iluminación con paracaídas, cuyas radiaciones luminosas daban la impresión de un árbol de navidad suspendido en el aire. El iluminador recibía órdenes del «bombardero maestro», al que denominamos «maestro de ceremonias» y cuya misión consistía en presenciar el ataque desde mayor altura, y supervisar su exacta ejecución.

Nuestra caza nocturna intentó adaptarse lo mejor posible a los nuevos métodos británicos, y en cierto modo hasta extrajo beneficio de ellos. El marcado de la ruta a seguir por los bombarderos servía de punto de referencia también a nuestros cazas. Estos eran concentrados sobre radiofaros y desde allí eran lanzados dentro de la «corriente de bombarderos». De tal modo, las marcas luminosas enemigas, hasta cierto punto anulaban los efectos del velo de perturbación qué hasta entonces tanto nos había molestado en nuestro sistema de radio y radar. Otro medio para la localización de la «corriente de bombarderos», eran las llamas provenientes de las máquinas incursoras que caían incendiadas por efecto de la caza o la artillería. Estas eran perceptibles desde grandes distancias, y su sucesión indicaba a nuestros cazas nocturnos la posición, la ruta y la altura de los atacantes, atrayéndolos desde un radio de hasta 100 kilómetros como la luz a la polilla. Los bombarderos eran

perseguidos hasta sobre los blancos y también durante el vuelo de regreso. El sistema rígido del «cielo de cama» y de las zonas de defensa limitadas, había perdido actualidad. La caza nocturna ahora «iba de viaje».

La caza nocturna «va de viaje»

Para este tipo de combate, el radar de a bordo, naturalmente poseía una importancia todavía mayor. Muchos nuevos tipos y perfeccionamientos que surgieron de experiencias y exigencias de combate, obtuvieron su triunfo más importante durante el gran ataque que los británicos realizaron la noche del 30 al 31 de marzo de 1943 contra Nuremberg. La conjunción de una serie de factores favorables, de los cuales el más importante fue la aparición de la luna durante el ataque, nos permitió el derribo de 132 bombarderos (según comunicado alemán).

El enemigo no acogió pasivamente la reanudación de nuestras actividades de caza nocturna, y las crecientes pérdidas que producíamos con esta. Reaccionó empleando cazas nocturnos de gran alcance en una escala mayor contra nuestros aeródromos de caza nocturna y sus puntos de concentración. La guerra aérea nocturna cobró constantemente mayor intensidad y sus manifestaciones se volvieron cada vez más complicadas y diversas. También recrudecieron las actividades de perturbación, terreno en el cual los británicos demostraron mucho ingenio. Disponían de una formación especial, el Grupo 100 de bombarderos que se dedicaban exclusivamente a realizar operaciones de perturbación tendentes a desorientar a la defensa y que nos deparó muchas sorpresas, sobre las cuales volveré a extenderme más adelante.

Después de Hamburgo, los ataques nocturnos británicos se dirigían especialmente contra blancos situados en el sur de Alemania. Nuremberg fue alcanzada, con particular violencia, por golpes que se sucedieron en breve tiempo uno a otro. Debieron afrontar su prueba de fuego Munich, Stuttgart, Francfort, Mannheim y otras ciudades meridionales. Además hasta fines de 1943 debieron soportar ataques, principalmente las ciudades de Darmstadt, Kassel, Estrasburgo, Colonia, Aquisgrán, Hagen, Muenster, Hannover y Bremen, a las cuales se agregaban los bombardeos, en constante sucesión, de los centros poblados de la zona del Ruhr. El 3 de diciembre, Leipzig fue objeto de un gran ataque, y en la noche del 18 al 19 de noviembre, la Royal Air Force inició su *battle of Berlín*, que duró hasta el 24 de marzo de 1944.

Según las informaciones de Londres, durante el año 1943 los bombarderos británicos realizaron 30 ataques de 500 a 1000 toneladas de bombas, 25 de 1000 a 2000 y 8 de más de 2000 toneladas. En total la Royal Air Force lanzó ese año 136 000 toneladas de bombas sobre el Reich, y desde entonces se emplearon bombas incendiarias y explosivas de un peso máximo aproximado de 2000 a 4000 kilogramos respectivamente. En el mismo año, la cantidad mayor de bombas lanzadas sobre una ciudad alemana fue de 10 000 toneladas en total y cayó sobre Hamburgo, a la que seguían Essen, Hannover y Colonia, con 8000 toneladas cada una, y Mannheim y Ludwigshafen, con 7000 cada una. La Royal Air Force realizó en total desde el 1 de marzo al 31 de diciembre de aquel año, 96 grandes ataques contra 29 ciudades alemanas diferentes. Indudablemente, los efectos de estos bombardeos fueron exagerados por los británicos, quienes entonces calcularon que habían causado la pérdida de 2 400 000 000 horas de trabajo, a las que habría

correspondido un 86 por 100 de retraso en la producción de armamentos. Esto último —se razonaba en Londres— había determinado un debilitamiento de Alemania en los frentes, y la transformación de la Luftwaffe de arma de carácter ofensivo en arma defensiva. Ello de ninguna manera corresponde a los hechos. Ya he tratado de exponer en su mayor parte los factores determinantes de la declinación de la Luftwaffe. Es natural que también los ataques nocturnos británicos influyeron en ese debilitamiento, pero ello es una medida que ni un bando ni el otro pueden definir en cifras y porcentajes. El ministro de armamentos, Speer, se refirió claramente a esta cuestión en un informe, en el cual expresa: «Durante el año 1943 la reducción que los programas de producción de armamentos sufrieron a causa de los ataques aéreos, no fue muy grande, considerada en general».

Hasta julio de 1943 (Hamburgo), las victorias de la caza nocturna dirigida desde tierra, habían ascendido verticalmente. Sobrevino luego un brusco descenso. El «jabalí» pudo aportar una solución transitoria y un alivio a la situación, pero no solucionar la crisis planteada. Su ampliación a tres regimientos, ordenada en septiembre por Goering, siguió siendo una solución ilusoria, mientras no se disponía aún del número suficiente de pilotos con la instrucción especializada para la caza nocturna con monomotores. Y ante todo, no existía la cantidad necesaria de aviones. Una de mis ideas más desafortunadas fue el doble empleo de los aviones en la caza diurna y nocturna. Al ensayarlo en mayor escala demostró ser irrealizable, pues en vez de mostrar su aptitud para ambos empleos, fracasaron en los dos.

Durante 1943 el número disponible de cazas nocturnos bimotores en el Reich y en los países ocupados del Oeste jamás excedió los 350. De estos, por deficiencias técnicas, y

por circunstancias de la situación táctica y —según las condiciones meteorológicas reinantes— efectuaban sus salidas a lo sumo un 50 por 100 por término medio. Y si se considera que la fracción que efectivamente lograba la intercepción, era naturalmente modesta, se comprenderá que a la larga semejante relación de fuerzas era insuficiente para hacer frente, en forma decisiva, a los grandes ataques nocturnos del enemigo.

En vista de la destrucción creciente de que eran objeto las ciudades alemanas, el alto mando intentó aumentar el escaso efecto de la caza nocturna, forzando hasta el máximo el empleo de los monomotores de este tipo, sin consideración a las pérdidas, y empleándoles incluso durante las más desfavorables condiciones meteorológicas. La Royal Air Force se servía desde comienzos de 1943 del llamado método «H2S» (*blind bombing technique*), que posibilitaba los grandes ataques a ciegas sobre blancos de zona. Nuestros cazas nocturnos bimotores, podían hacer frente con mucha eficacia a las dificultades meteorológicas, gracias al elevado grado de instrucción de su personal y sus excelentes instrumentos para el vuelo y la navegación a ciegas. En cambio, con el empleo exigido de los monomotores nocturnos, el nivel de rendimiento de los pilotos descendió hasta el punto en que las pérdidas causadas por el mal tiempo ya no estaban en relación con los éxitos alcanzados. Su empleo forzado, sobre centenares de kilómetros, a todo lo largo y lo ancho de Alemania, hasta llegar a los objetivos atacados, afectó la moral de estas unidades. Una arma joven que, como complemento de la caza nocturna mandada desde tierra, había demostrado su valor tras convincentes éxitos iniciales, se derrumbó al poco tiempo por culpa del Alto Mando. A principios de 1944, fui autorizado para poner término a las andanzas del «jabalí»; fue disuelta la 30

División de Caza y de sus unidades se constituyeron los regimientos de todo tiempo 300 y 301. Sus aviones, fueron dotados de equipos especiales adicionales y empleados de día y de noche, y en general cuando se presentaban condiciones meteorológicas adversas.

Ofensiva de la U. S. A. A. F.

En el transcurso del año 1943, el centro de gravedad de la defensa del territorio nacional se desplazó cada vez más hacia el rechazo de los ataques diurnos. Los ataques británicos, que indudablemente eran los que más afectaban a la población, aún superaban numéricamente a los norteamericanos; pero ya entonces, por sus efectos sobre la producción de armamento, debía asignarse a los bombarderos diurnos de precisión norteamericanos una mayor importancia que a los nocturnos de saturación británicos.

Era propósito evidente de la 8.ª A. A. F., el debilitar mediante ataques contra la industria aeronáutica a la caza alemana, que le había causado tantas dificultades en sus primeras incursiones de tanteo con cuatrimotores sin escolta realizados en profundidad en el territorio del Reich. En el verano de 1943, la 8.ª A. A. F., cumplió un total de 43 misiones de esta naturaleza, dirigidas contra 14 distintas fábricas de aviones, lanzando durante las mismas 5092 toneladas de bombas en total. Si bien para el enemigo hubiera sido mucho más conveniente atacar en primer término nuestras fábricas de motores en vez de las fábricas de aviones, de todos modos, las consecuencias se manifestaron al poco tiempo. Así por ejemplo, la entrega de un Me-109, descendió de 725 aparatos en julio del año

1943, a 536 en septiembre y 357 en diciembre del mismo año. El programa de construcción de cazas, concebido por Milch y comenzado con ímpetu, experimentó una reducción considerable, y nuestras esperanzas puestas en un rápido fortalecimiento del arma de caza al servicio de la defensa del territorio del Reich se vieron defraudadas otra vez más. Para los norteamericanos por supuesto, no podía pasar inadvertida esta situación, y cuando repitieron sus ataques con una nueva serie, a fines de febrero de 1944, esta acción fue el factor determinante de una reforma fundamental en nuestra organización de armamentos. Bajo la supervisión del ministro de armamentos, Speer, fue creada una comisión técnica, que substrajo la producción de aviones de caza de la jurisdicción del Ministerio de aeronáutica, y adjudicándole mayor cantidad de personal y material, la condujo a cifras máximas que jamás se habían creído posibles hasta entonces.

Pero los efectos prácticos de todas estas medidas se hicieron sentir en el año 1944. En el verano de 1943 aún no había perspectiva alguna para esperar un vuelco de tales proporciones; en efecto, los ataques a las fábricas de aviones se complementaron con otros llevados contra la producción de cojinetes. El primer bombardeo a Schweinfurt, el 17 de agosto de 1943, había significado un poderoso golpe para el alto mando. Con una sistemática destrucción o paralización de esta industria que tenía en Schweinfurt su talón de Aquiles, toda la producción bélica de Alemania habría quedado comprometida en extremo. Speer señala en el informe precitado que una continuación de aquellas operaciones por espacio de solo dos meses habría hecho inevitable un debilitamiento esencial de la producción de armamentos, y en cuatro meses, su paralización casi total. Afortunadamente, también el enemigo fue alcanzado con un violento golpe en ocasión del primer ataque a Schweinfurt.

Efectivamente, aquel día habían partido para un ataque coordinado a Schweinfurt y a las fábricas Messerschmitt en Regensburgo, 376 bombarderos B-17 de la 8.ª A. A. F., de los cuales 315 llegaron a los objetivos. 60 «fortalezas volantes» fueron derribadas, y más de un centenar averiadas por impactos. Las pérdidas totales alcanzaron por primera vez el 16 por 100 de las salidas y un 19 por 100 de las que llegaron hasta los objetivos. La batalla aérea, hasta entonces la más grande de la guerra, fue definida con un triunfo de la defensa alemana. Por parte nuestra intervinieron en la operación aproximadamente 300 cazas, que fueron concentrados en la zona de Francfort, fuera del alcance de penetración de la escolta enemiga, y lanzados en forma compacta contra los grupos incursores. El éxito nos costó únicamente 25 pérdidas en total y no 228 según figuró en los informes norteamericanos. Las formaciones enemigas que atacaron a Regensburgo continuaron su vuelo con rumbo sur, atravesando los Alpes, Italia y el Mediterráneo, para aterrizar en las bases de 9.ª A. A. F., en Argelia. El 24 de agosto, de los 147 bombarderos «Boeing» de esta formación, solamente 85 regresaron a Gran Bretaña. La magnitud de estas perdidas jamás experimentadas hasta entonces, causaron entre las tripulaciones norteamericanas —según queda revelado por películas, relatos y numerosos informes publicados hasta hoy— una profunda depresión, y una especie de crisis de mando, en tal forma que se resolvió suspender tales operaciones hasta tanto se hubiera solucionado el problema de la escolta.

«Areación» de un Estado Mayor

Durante aquel período de los ataques diurnos

norteamericanos contra la industria aeronáutica del Reich, tuve ocasión de volver a intervenir personalmente y con carácter activo en un combate aéreo. En oportunidad de mi nombramiento como inspector general de la aviación de caza, Goering me había prohibido terminantemente las salidas contra el enemigo, subrayando la orden con la advertencia de que ya en una ocasión yo había cometido una infracción a una imposición similar. No faltó tampoco una referencia a Moelders, quien como antecesor mío, había efectuado en Crimea una serie de derribos «clandestinos» de aviones rojos, contrariando así la orden recibida. Por otra parte, la desaparición de Moelders fue el primero de toda una serie de trágicos accidentes de aviación, en los cuales perdieron la vida varios encumbrados jefes militares y personalidades dirigentes. Consecuencia de todo esto fue una mayor severidad en las medidas de seguridad. Las «autoridades» —el soldado raso, los llamaba para mayor sencillez «cabezones»— ya no debían volar sino en trimotores, es decir, en máquinas Ju-52. En consecuencia, mis vuelos de inspección a las unidades, los debía haber realizado a bordo de uno de aquellos vetustos aparatos.

Ahora bien, la verdad es que ninguno de aquellos altos personajes se había accidentado en un avión monoplaza cualquiera, y menos aún en un monoplaza de caza. De todos modos, las órdenes son las órdenes. La única excepción que logré por de pronto, fue que se me asignara un bimotor del tipo He-111, reacondicionado para pasajeros. Di otro paso más al comenzar las actividades aérea norteamericana, cuando aparecieron los cazas yanquis en número y frecuencia crecientes sobre el continente europeo y extendieron constantemente su radio de acción. Ante la disputa de la superioridad aérea, que se extendía aún sobre el mismo territorio del Reich, Goering finalmente se dejó

convencer de que, para un piloto de caza de cierta experiencia el avión de su arma como medio de transporte presentaba menos riesgos que los «camiones de mudanzas», ordenados por razones de seguridad.

Pero fue necesario otro paso más, pues, por una parte, un inspector general de arma no acostumbra a salir de inspección, en tiempo de guerra, sin acompañantes y, por otra, un solo avión es precisamente la mitad de la formación de caza más pequeña, que es la sección integrada por dos aviones. Además, consideraba conveniente que también para los miembros de mi Estado Mayor había llegado el momento de una nueva «aereación», motivo por el cual le agregué una escuadrilla de caza, compuesta de seis FW-190.

Uno de los primeros viajes que realicé con el FW-190 no transcurrió sin novedad. Tuve que visitar la 3.ª división de caza emplazada en Holanda. Al despegar en el aeródromo de Berlín-Staaken, reventó mi neumático izquierdo y se desprendió de la rueda. En tales casos, la elección de la actitud a adoptar no ofrece mayor variación: se puede suspender el despegue con el «desparramo» de consecuencia, o forzarlos empleando todos los recursos a mano. Opté por el segundo, a fin de reflexionar tranquilamente en el aire sobre lo que debía hacer. Llegué a la decisión de continuar el vuelo y afrontar las consecuencias una vez llegado a destino. El aeródromo Arnheim fue informado sobre mi accidente, y me esperaban allí autobombas de incendio, ambulancias y espectadores de Estado Mayor motorizados. Me consideré obligado a presentarme ante ellos con alguna hazaña no común, por lo cual no traté de aterrizar sobre la panza, es decir con el tren de aterrizaje retraído, según lo aconsejaban para tales casos, la experiencia, el hábito y las órdenes pertinentes, sino que quise hacerlo sobre la única rueda completa, en la esperanza de que la segunda rueda, en llanta,

no me causara mayores disgustos, cuando la velocidad se redujera. Esto fue un error, y hubo «desparramo», mucho más «desparramo» que el que hubiera sido provocado por un aterrizaje de panza, vulgar y silvestre.

Al día siguiente regresé con un Me-109 que pedí prestado; por cierto no me dieron el peor de los aparatos que había en la base. No obstante, durante el vuelo de vuelta, en la zona de Magdeburgo, el motor comenzó a «vomitar» lamentablemente. Perdía mucho aceite, que manchaba el parabrisas y me quitaba casi toda la visibilidad. Descendí y llegué justamente hasta Doeberitz. Al cruzar el borde de la pista, advierto que tengo demasiada velocidad y por ello, el largo del campo no va a alcanzar para mi aterrizaje. Intento dar motor, pero este no responde; tampoco puedo reducir el motor por completo. ¡Vaya una situación! Entonces, ¡corto el encendido!, toco tierra en medio del aeródromo, con la cola bien en alto, y acciono los frenos hasta el máximo. ¡He pasado ya las tres cuartas partes del aeródromo! Por fin tengo la rueda de cola sobre la tierra, pero desgraciadamente aun continúo con 120 kilómetros por hora. ¡Más frenos aún! A la izquierda hay un hangar, a la derecha un tren con vagones-tanques de gasolina y en medio eventualidades desconocidas, pues el motor me tapa la visión. ¡Pum! Aquello fue la pista de carreteo del perímetro del campo. ¡Lástima que el aeródromo de Doeberitz no lo hayan hecho más grande! ¡Zás, allí está lo esperado! Y esto, es un suave capotaje. Mis espaldas se mojan con la gasolina que chorrea del tanque roto, y al poco tiempo, toda la cabina está inundada. Cuando se prevé tal emergencia, con anticipación y de ser posible, se recomienda arrojar el cigarro encendido. Yo lo había olvidado. Desesperadamente trato de abrir la ventanilla, que por fin se abre. ¡Fuera el cigarro, y yo detrás! Por donde pasa la cabeza pasa todo lo demás. Tal es la regla,

que sin embargo no incluye al paracaídas que uno lleva colocado como precisamente lo tengo. ¡Vuelta hacia adentro, pues! El paracaídas es en ciertas circunstancias un adminiculo sumamente valioso, pero jamás me parecía tan molesto e inútil como en mi situación de entonces. Finalmente logro deshacerme de él y consigo abandonar mi prisión de chapas, por el camino que toman los ladrones cuando entran o salen de su teatro de operaciones. También los generales deben cuidar, cuando se instalan en un monomotor de caza, de que su cabeza y otras regiones anatómicas no excedan el máximo de proporciones aconsejables para estas salidas de emergencia.

Estas fueron las primeras experiencias que recogí luego de haber obtenido el permiso de volar cazas. A pesar de todas mis preocupaciones, Goering se enteró de más de lo que yo hubiera deseado, pero reaccionó como buen aviador. Tales cosas podían suceder, manifestó.

Mientras tanto, el descontento con el desempeño de los cazas en la defensa activa diurna crecía más y más. A los argumentos y las hipótesis del alto mando se oponían las experiencias y los informes de los jefes de unidades, y esas diferencias de opinión eran resueltas en gran parte a costillas mías. Por mi parte, frecuentemente no podía adoptar una posición definida ante las cuestiones en debate, porque comenzaba a faltarme la propia experiencia de combate.

Del escritorio al combate aéreo

¿Es posible acaso que comandante aéreos y sus colaboradores apoyen ante sus superiores las demandas de las unidades en operaciones, o bien rechacen a sus subordinados, cuando sus propias experiencias de combate

ya no están al día? ¿Quién ha de valer más: un hábil jefe sin experiencia propia, que domina el campo de batalla únicamente sobre las cartas de la situación aérea, o el que participa personalmente en las operaciones con sus constantes variaciones, poseyendo de tal manera un juicio asentado en la realidad, y capacitado, por ende, no solo para discutir y emitir órdenes en base a conocimientos teóricos, sino también para convencer con argumentos basados en la práctica?

Según mi opinión, en lugar de un comandante que ensaya las teorías de la guerra aérea o que únicamente pone en práctica las experiencias ajenas, positivas o negativas está más bien en un instituto científico para la investigación de la guerra aérea y no en un comando operativo. Este debe ser ocupado por oficiales que puedan analizar las acciones proyectadas u ordenadas, basándose en su propia experiencia. Para estar en tales condiciones, es necesario que de tiempo en tiempo tomen parte activa en la ejecución de las órdenes de operaciones emitidas por ellos mismos. También las directivas de combate que ellos impartan, deben tener por fundamento no solo la experiencia ajena, sino también la propia. Estas reflexiones me parecieron atinadas cuando en el otoño de 1943 volví a participar en combate, en la defensa del Reich, a pesar de las órdenes recibidas.

He aquí los hechos. Acaba de realizarse un ataque diurno norteamericano contra las plantas de montaje de Focke-Wulff, trasladadas a Marienburg y Anklam. Las formaciones incursoras, según nos informa la división de caza respectiva, ya están en vuelo de regreso. Aún debe ser posible interceptarlas desde Berlín. Dejo el escritorio y subo con mi ayudante a un «cigüeña» que se halla listo para levantar el vuelo en el campo de deportes de la guarnición de

Berlín. En pocos minutos aterrizamos en Staaken, en medio de nuestros FW-190, cuyos motores ya están calientes. Por radio, en la frecuencia común para toda la caza del Reich, nos enteramos de la posición, la ruta y la altura de los bombarderos. Sobre las islas del Norte de Frisia avistamos al «perro gordo» (gran formación de bombarderos) y lo perseguimos hasta el Norte de Heligoland. Calculo que son unos 200 a 300 bombarderos. Y nosotros somos dos solamente. Aquí estoy, como inspector general de la aviación de caza, en pleno vuelo, y a pesar de mi larga lista de victorias y de las directivas de combate que yo mismo redactara, me siento pequeñísimo, impotente y abandonado.

Por fin aparecen algunas pocas y débiles formaciones de cazas y cazas bimotores. Algunos disparan sus cohetes de 21 cm. desde una distancia excesiva. Otros atacan, bastante mal organizados, con sus armas de a bordo y suspenden el fuego a una distancia demasiado grande. Se me antoja que quieren demostrarme precisamente lo contrario de lo que prescriben mis directivas. Esto es para mí una impresión penosa. ¿Tendría, a pesar de todo, razón el mariscal del Reich con sus severas críticas?

Estamos ahora a la altura de una formación de veinte «fortalezas». ¡Arrojar los tanques adicionales! ¡Al ataque! Por razones de seguridad, desde adelante… y no con mucho coraje. ¡Maldita la flaqueza humana!… Logro unos impactos, pero nada que se parezca un derribo. Al sobrevolar la formación descubro por todas partes bombarderos dispersos, separados de la formación. Ataco a uno, esta vez con mayor confianza en mí mismo, con más decisión y, conforme a las directivas, desde atrás y abajo. ¡Sí, siento la excitación del combate! ¡Tú, el del bombardero, o mejor, ustedes los del bombardero, o yo! Reduzco la velocidad y tengo a la vista un blanco de tamaño

extraordinario. Disparo sin pausa, y todo el tiempo que puedo, con mis cuatro cañones de 20 milímetros y dos ametralladoras. Efecto: un derribo de escuela.

Durante el vuelo de regreso los pensamientos más variados me cruzaban el cerebro. ¿No era este el mejor, sino el único procedimiento posible para inspeccionar unidades en tiempo de guerra y obtener una visión exacta de la situación? Pues bien, la impresión que me causó la inspección practicada, no era precisamente la mejor, aunque hubiera que reconocer que aquellos cazas ya libraban su segundo combate en el día. Me vi precisado a dar la razón a Goering en algunos aspectos. Por otra parte, recuperé mi anterior seguridad para oponerme a reproches injustos y a exigencias imposibles de satisfacer.

Hasta septiembre de 1943 el radio de acción de los cazas de escolta norteamericanos solo cubría una zona que alcanzaba aproximadamente a las fronteras del Reich, entre Emden y Colonia. Desde aquella zona, el grueso de los cazas de escolta solía regresar a sus bases y luego, en la misma zona, una nueva ola de cazas recibía a los bombarderos para escoltarlos en el vuelo de regreso.

Nuestro objetivo era dispersar a las formaciones de bombarderos para destruirlas luego. Tratábamos de repetir nuestros ataques, dentro de lo posible, a una misma formación, en primer término para debilitar sus fuerzas de defensa y luego, porque las pérdidas elevadas causadas a una sola formación naturalmente son para el enemigo de efecto mayor que en el caso de repartirse entre todas las formaciones incursoras, o entre varias de ellas.

Mientras durante el segundo semestre de 1943 los cuatrimotores norteamericanos efectuaban sus incursiones sin escolta de caza, o con escolta insuficiente, aproximándose al territorio del Reich en amplios arcos sobre

el Mar del Norte o el Báltico, nuestros cazas bimotores también lograron buenos éxitos. El regimiento 26 de cazas bimotores, que hasta entonces había combatido con dos de sus grupos en Italia y con uno en el frente Oriental, fue concentrado en Alemania Central. Fue organizado otro regimiento más —el 76— para el que se reunieron los elementos necesarios en las escuelas y entre los pilotos de caza nocturna y exploración; como refuerzo, se le agregó el I Grupo del Regimiento de cazas bimotores número 1, que hasta entonces había luchado, desde sus bases en Brest, sobre el Golfo de Vizcaya. El Regimiento 76 fue empleado en Alemania meridional y más tarde en Checoslovaquia.

Los regimientos de cazas bimotores tenían entonces aviones Me-110, Me-210 y Me-410. Este último aparato alcanzaba, por un lado, aproximadamente 80 kilómetros más de velocidad, pero por el otro, tenía menos maniobrabilidad, menos resistencia a los impactos, y oponía considerables dificultades a la tripulación cuando esta trataba de salir del avión en llamas. Había en ese entonces la tendencia a emplear estos dos tipos de cazas bimotores, proveyéndolos de armas de a bordo de mayor calibre y aumentando el número de estas contra las formaciones cerradas de bombarderos fuera del alcance de penetración de la escolta de caza enemiga. Para tal fin, se los dotó de un armamento adicional que alternativamente constaba de cohetes de 21 cm., cañones de 3 cm. y, lamentablemente, también de 5 cm., esperándose que de tal forma iban a estar en condiciones de atacar las formaciones de cuatrimotores fuera del alcance eficaz de su fuego defensivo y dispersarlas, si fuera posible; luego, los aviones enemigos dispersos serían derribados con las armas de 20 cm.

La última incursión profunda sin escolta de la 8.º A. A. F., se dirigió nuevamente contra Schweinfurt, objetivo que los

norteamericanos consideraban suficientemente importante para arriesgar la repetición de la operación del 17 de agosto, a pesar de las graves pérdidas sufridas en aquella oportunidad. Los 226 cuatrimotores incursores fueron escoltados por cazas únicamente hasta la región alemana del Eifel. Fue el día 14 de octubre de 1943, y en esa fecha memorable conseguimos por nuestra parte concentrar y lanzar a la batalla a casi todos los cazas monomotores y bimotores disponibles. Participaron en esta batalla aérea, que nos dio el mayor éxito del año, aproximadamente 300 cazas diurnos, 40 cazas bimotores y algunos cazas nocturnos. Varias formaciones enemigas pudieron ser dispersadas y aniquiladas casi totalmente. La ruta de aproximación y la de regreso quedaron marcadas por los restos de los bombarderos enemigos derribados.

Según los informes norteamericanos, regresaron de la operación solamente 25 bombarderos indemnes, 140 sufrieron averías y 61 fueron derribados. Por parte alemana se perdieron aproximadamente 35 aviones. Informes norteamericanos expresan que aquella fue «una de las batallas aéreas más decisivas de la guerra…». Las pérdidas indicadas no podían ser soportadas en forma continuada. Se renunció consiguientemente a incursiones profundas sin escolta en el territorio del Reich.

Nuestra defensa indudablemente había obtenido un triunfo. Incluso parecía que este podría repetirse cuantas veces se quisiera. Nuestros cazas habían vencido sus inhibiciones psicológicas frente al fantasma de aquellas formaciones de fortalezas, que escupían fuego por todos lados. Ya no parecían ser un problema, y todos respiramos con alivio. Habíamos mantenido la superioridad aérea diurna sobre el territorio patrio. Nuestros esfuerzos habían tenido su recompensa. Por el momento, el peligro mortal

que constituían para toda la industria alemana de armamentos los ataques diurnos de precisión a las fábricas de cojinetes, podía darse por conjurado. ¡Por el momento!… Pues pronto sucedió lo que desde hacía tiempo temíamos, y hacía tiempo también habíamos pronosticado al Alto Mando: los cazas de escolta norteamericanos P-47 «Thunderbolt» ampliaron su radio de acción, con el empleo de tanques adicionales de combustible, hasta 325 millas (aproximadamente 500 kilómetros). Desde entonces podían alcanzar, desde sus bases en el Sur de Inglaterra, una línea que abarcaba aproximadamente de Hamburgo a Hannover, Kassel y Francfort.

CAPÍTULO XXX

ALEMANIA INTERMEDIO

Los objetivos y modos de acción de la ofensiva de bombardeo contra el Reich fueron fijados por los aliados en enero de 1943, en la conferencia de Casablanca, tras extensas y en parte acaloradas discusiones. A su terminación, los jefes de Estado Mayor aliado firmaron un documento en el cual se definía el objetivo de las fuerzas aéreas combinadas de los aliados occidentales de la siguiente manera: «Hostigamiento y destrucción progresiva de la estructura militar, industrial y económica de Alemania, así como quebrantamiento de la moral de su población, hasta el punto de debilitar en forma decisiva su capacidad de continuar ofreciendo resistencia armada».

Para tal fin, los objetivos industriales en el territorio del Reich debían ser atacados de acuerdo con la siguiente escala de prioridades:

1.° Fábricas de aviones
2.º Industrias de cojinetes
3.º Producción de combustible sintético
4.º Industrias de abrasivos
5.º Industrias de metales no ferrosos

6.º "Plantas Buma" (caucho sintético)
7.º Astilleros de submarinos y sus industrias auxiliares
8.º Producción de automotores
9.º Vías y medios de comunicación
10.º Otras industrias bélicas.

Así se presentaba por de pronto el plan aprobado en mayo de 1943 por el alto mando aliado para la realización de una *combined bombing offensive*. Fue redactado por peritos norteamericanos y británicos pertenecientes a la dirección militar y política, así como al servicio de informaciones y la economía privada, y ya antes de entrar en vigor —y también posteriormente— fue objeto de frecuentes modificaciones. Así por ejemplo; los ataques contra los astilleros de submarinos y las bases de submarinos figuraban al principio en primer término. Durante los primeros cuatro meses de 1943, el 63 por 100 de las bombas norteamericanas y el 30 por 100 de las británicas que fueron lanzadas sobre Europa, se destinaron a los submarinos alemanes. Aparte de Emden, Wilhelmshaven, Kiel, Hamburgo, Flensburg, Luebeck y Bremerhaven, fueron bombardeadas constantemente y con preferencia las bases en la costa del Atlántico en Brest, Lorient, St. Nazaire, La Pallice y Burdeos, causándose grandes destrucciones en muchas de estas ciudades. Unicamente las bases de los submarinos, protegidas en refugios de cemento armado, permanecieron indemnes y continuaron en plena actividad. Estos ataques fueron suspendidos en junio de 1943, por ser insatisfactorios sus efectos. Los aliados se resignaron a combatir a los submarinos únicamente en el mar durantes sus operaciones, y al poco tiempo los aviones británicos y norteamericanos lograron resultados importantes y finalmente mortales para el arma submarina alemana.

De todos modos, la lucha contra esta arma, que obedeciendo a los deseos británicos había sido colocada en Casablanca en el primer lugar de la lista de prioridades, no tardó en descender al séptimo puesto. Su lugar en la punta fue ocupado, por expreso deseo de los norteamericanos, por los ataques dirigidos contra la producción aeronáutica alemana. En base al hecho de que los bombarderos, durante las primeras catorce operaciones contra el Reich, solo habían sufrido pérdidas por los cazas alemanes, y no por la artillería antiaérea, el general Eaker, comandante de la 8.º A. A. F., resolvió que en adelante solo se realizarían incursiones en la profundidad del territorio del Reich después de lograr la neutralización del arma de caza alemana. Eaker sabía que esta se hallaba a fines de 1942 y comienzos de 1943 en cierta crisis, y sustentaba la convicción de que era necesario obrar con premura, antes de que los cazas alemanes tuvieran oportunidad de rehacer sus fuerzas. Con estos razonamientos impuso como primera tarea de la nueva ofensiva, el ataque a las fábricas de aviones de Alemania.

«Se reconoció —expresa un informe norteamericano— que el arma de caza alemana constituía el obstáculo principal para el acrecentamiento de los bombardeos de precisión diurnos». De ahí resultaba, aparte de los ataques a la industria aeronáutica del Reich, una segunda exigencia, o sea la organización de unidades de caza escolta de gran radio de acción. El alto mando yanqui había llegado a la acertada conclusión de que la guerra aérea estratégica diurna era ante todo un problema de escolta. Ni con un millar de cuatrimotores era posible aniquilar el arma de caza alemana. Mientras esta, si bien numéricamente débil, pero con entusiasmo combativo siempre renovado y métodos de ataque en constante perfeccionamiento, hiciera frente a las fortalezas volantes, los norteamericanos debían contar a

largo plazo, con pérdidas imposibles de recuperar. Solo con los cazas era posible conquistar la superioridad aérea, y tal experiencia, en el fondo, no era otra que la que la Luftwaffe ya había recogido durante la batalla aérea de Inglaterra; la exactitud de esta tesis no cambió nada por el considerable progreso técnico que las fortalezas volantes constituían frente a los bombarderos alemanes que habían intervenido en el «blitz» contra Gran Bretaña.

Las primeras misiones de los bombarderos norteamericanos fueron cumplidas con escolta de Spitfires. Mientras no disponían para la escolta de cazas propios, de mayor radio de acción, los norteamericanos limitaron temporalmente sus incursiones sin escolta a operaciones aisladas y arriesgadas, que muchas veces les reportaban grandes y graves pérdidas: se dedicaban entre tanto a adelantar en cantidad y calidad su arma de caza de escolta. Constituyó una solución intermedia el YB-40, fortaleza volante que no transportaba bombas, teniendo por única misión la de combatir a los cazas enemigos; para tal fin había sido objeto de adaptaciones especiales en cuanto a sus condiciones de vuelo y armamento. Dos o tres de los bombarderos B-17 eran escoltados por un YB-40. El rendimiento de estos aviones, que escupían más fuego aún que las fortalezas, y a los que denominábamos «cruceros de artillería» fueron insignificantes. Habíamos ensayado en la defensa aérea un sistema paralelo, al armar cuatrimotores He-177 con cañones y cohetes que disparaban verticalmente. Esperábamos dispersas a las formaciones cerradas de bombarderos con este «cañón alto volante», pero los escoltas norteamericanos echaron por tierra también a este plan

Los primeros cazas de escolta Thunderbolt P-47 fueron incorporados a la 8.ª A. A. F. en Inglaterra en enero de 1943.

A principios de abril constituían ya dos grupos enteros y dos semanas después tuvieron el primer contacto con nuestros FW-190 a los cuales superaban en diversos aspectos. Transcurrió sin embargo un buen tiempo hasta que el enemigo pudo emplearlos sistemáticamente, pues para ello fueron necesarios numerosos perfeccionamientos del motor y ante todo del equipo radiotelefónico. Su radio de acción se limitaba al principio a solo 275 kilómetros aproximadamente, y en mayo fueron dotados con tanques adicionales de combustible, arrojables. Había entrado el otoño cuando la escolta Thunderbolt, que entonces lograba ya profundidades de penetración de más de 500 kilómetros, alcanzó la plenitud de su eficacia.

La aparición de cazas norteamericanos de gran alcance sobre Alemania no debiera haber sorprendido en modo alguno, pero Goering se negaba rotundamente a admitir no solo pronósticos perfectamente fundados, sino también hechos indiscutibles de la guerra aérea. Hechos reales, como ser efectivos, de gran altura de operación y radio de penetración de la escolta enemiga, eran negados por él o calificados como exageraciones, a pesar de las diarias comprobaciones en los combates librados. Y cuando aquellos cazas de largo alcance aparecieron sobre Alemania, a comienzo de otoño de 1943, en cantidades siempre crecientes, y este hecho ya no podía ser discutido, el mariscal del Reich pretendió simplemente ignorarlo. Continuó exigiendo solo el derribo de bombarderos enemigos. Los cazas de escolta —decía— eran materia de segunda categoría. La táctica de ataque, el equipo de los aviones, su armamento y la instrucción de sus pilotos seguían adaptados exclusivamente a la lucha contra los bombarderos. Exigí que se empleara parte de nuestros cazas contra la escolta enemiga, en una parte delimitada del vuelo de aproximación

de los incursores, con el objeto de crear condiciones más favorables para el ataque posterior a los bombarderos. Ampliando esta propuesta, luego pedí que dicha operación fuera efectuada en una sola oportunidad por todos los cazas propios disponibles. Por supuesto que la decisión de dejar de lado por completo, en estas circunstancias, a los portadores de las cargas de bombas, tan fatales para nuestras ciudades, no habría sido fácil de adoptar. En mi opinión, era empero un ensayo imprescindible para impedir una mayor penetración y un aumento sistemático de la escolta enemiga. Estaba convencido de que combatir a los bombarderos con preferencia a los cazas, equivalía a dar el segundo paso antes del primero.

Por otra parte, si en vez de la lucha entre caza y caza era ordenada con carácter de prioridad la acción contra los bombarderos, toda nuestra defensa periférica, a la cual continuaban aferradas las instancias responsables, carecía completamente de sentido. Los ataques continuos contra los bombarderos, que debían de iniciarse lo más pronto posible, eran realizables únicamente por grupos. Esto significaba que nuestros grupos de caza con efectivos de aproximadamente 20 aviones, tenían que vérselas en todos los casos con una fuerte superioridad enemiga. En lugar de atacar a los bombarderos enemigos, dentro de lo posible, fuera del radio de penetración de la escolta, nuestros cazas debían presentarles combate precisamente donde los incursores eran más fuertes.

Terminada su autonomía o exhausta su munición, y sin tener en cuenta a qué unidad pertenecían, los cazas debían aterrizar en el aeródromo más próximo, cargar combustible y munición, y volver al combate. Goering exigió categóricamente dos y hasta tres salidas sucesivas contra una misma incursión, lo que significaba sobrepasar los límites

del rendimiento de las tripulaciones, el de los aviones, y el de los medios de conducción. Al principio, a pesar de todo se lograron buenos éxitos. Fue posible atrapar a muchos bombarderos rezagados o averiados, pero cuando a partir del otoño de 1943, las unidades norteamericanas se presentaron en formaciones más cerradas y con mayor escolta, nuestros cazas en la segunda y eventual tercera salida, sufrieron graves pérdidas.

También en los aeródromos se debieron multiplicar sus esfuerzos bajo tales condiciones. Hubo que preparar para los aterrizajes dispersos, el necesario reaprovisionamiento de combustible en numerosos aeródromos, y tener listas las bandas de munición, los repuestos más necesarios, víveres y los servicios médicos. Fueron establecidos comandos de servicios de atención técnica en pista que eran alertados en sus respectivos aeródromos por una orden codificada de la flota aérea del Reich.

Los pilotos que habían aterrizado en su mismo aeródromo eran reunidos bajo el mando del más antiguo, haciendo abstracción de las unidades de origen. La división de caza ordenaba el despegue a esta formación de reciente creación.

Un mecanismo gigantesco ya estaba a pleno. Aparte de las tripulaciones y el personal técnico terrestre, estaba a disposición de una sola división de cazas, tropas de comunicaciones que ascendían aproximadamente a 75 oficiales, 15 especialistas, 3300 suboficiales y soldados, y 2400 empleados auxiliares. Decenas de miles de personas entraban en funciones para llevar a 200 o en el mejor de los casos 300 aviones de caza a la intercepción del enemigo.

Crisis en la ofensiva aérea aliada.

Sin embargo, solo muy rara vez nuestros esfuerzos por defender el suelo de la patria nos brindaban éxitos satisfactorios. Cuanto mayor era la fuerza incursora de los norteamericanos, tanto más fatalmente se manifestaba la debilidad de nuestra disposición periférica que permitía solo el empleo por simples grupos sin la posibilidad de formar concentraciones de masas. La consigna debiera haber sido oponer la masa a la masa. Pero las concentraciones de nuestros cazas eran imposibles en la periferia, y hubieran sido factibles únicamente en el centro del territorio a defender. Por este motivo exigí desde muy temprano el desplazamiento de las unidades desde la periferia al centro. La circunstancia de que las ocasionales operaciones de irrupción de la 8.ª A. A. F. al interior del Reich no fueran acompañadas por pérdidas mayores aún, obedece solamente a que el mando alemán no se resolvió inmediatamente a trasladar los cazas desde las zonas exteriores hacia el centro de Alemania.

Cuando los aliados después de la guerra abrieron sus archivos, se manifestó claramente cuan acertada había sido aquella medida aconsejada por mí. Los historiadores de las fuerzas armadas norteamericanas publicaron mientras tanto, en base a un rico material de documentos ya asequibles, un relato sobre la segunda Guerra Mundial que dedica toda una sección a la grave crisis que en el otoño de 1943, afectó a la ofensiva de bombardeo aliada, causada por los inesperados éxitos defensivos alemana. A principios de octubre de 1948 y en el lapso de seis días, la 8.ª A. A. F. intentó penetrar cuatro veces sin escolta la defensa alemana de cazas. En todos los casos se produjeron batallas aéreas con pérdidas muy graves para los incursores. El 8 de octubre fueron derribados 30 aviones en una misión contra Bremen-

Vegesack. Una irrupción efectuada al día siguiente contra la industria aeronáutica de Anldam, Marienburg, Gotenliafen y Danzig les costó 28 aviones. Treinta más o sea la cuarta parte de los empleados en la operación, perdieron el 10 de octubre cerca de Meunster. El 100 *Bombardmerit Group* que volaba a la cabeza de la incursión, fue dispersado en solo dos minutos y aniquilado luego totalmente en combates cuya duración no excedieron los siete minutos. Ninguno de sus aviones regresó a la base.

El punto final de esta serie de éxitos defensivos, y calificada por los norteamericanos como «catástrofe», lo constituyó la gran batalla aérea de Schweinfurt, del 14 de octubre de 1943, y descrita anteriormente. El día subsiguiente, el general Eaker, escribió al general Arnold: «La Luftwaffe desarrolló una operación que por su magnitud, la habilidad de su preparación y el espíritu con que fue ejecutada no ha sido vista jamás hasta el presente». Según los informes norteamericanos, los cazas alemanes atacaron primero desde adelante, con armas de 20 milímetros, a cuyo fuego sucedieron cohetes lanzados por olas de cazas bimotores. «Como buenos cazadores de patos —escribe el general— se dirigieron primero contra la formación guía. Luego, tras formarse nuevamente, volvieron a atacar conjuntamente con los cazas monomotores con las armas convencionales. Siempre se concentraron sobre una formación determinada, para dispersarla y liquidar, uno por uno, a los bombarderos dispersos o averiados. Los ataques alemanes se iniciaron cuando nuestra escolta de P-47 se había separado en la zona de Aquisgrán, de los bombarderos. Cuando los bombarderos llegaron a la zona del blanco ya habían sufrido un severo castigo». El *combat wing* 40 guía de la 1.ª División yanqui, ya había perdido 7 de sus 49 aviones. Varios otros sufrieron averías

suficientemente graves como para incluirlos en las pérdidas de 29 aviones que esta unidad, la más afectada, sufrió en la operación. Un total de 60 «fortalezas volantes» fueron derribadas y sufrieron averías otras 138, de las cuales 17 eran irreparables. Frente a este desastre, los 186 cazas ale-manes que pretendían haber derribado, constituían un flaco consuelo, máximo cuando los norteamericanos después de la guerra se enteraron, por los documentos secuestrados, de que aquel día nuestras pérdidas se habían limitado en realidad a 38 cazas derribados y otros 20 averiados.

«El 14 de octubre —finaliza el informe— había demostrado que las pérdidas en incursiones diurnas de penetración, realizadas sin escolta, eran demasiado elevadas para poder ser soportadas a largo plazo… La 8.ª A. A. F. ya no estaba en condiciones de realizar nuevas misiones contra Schweinfurt o cualquier otro blanco en la profundidad de Alemania».

En el breve plazo de una semana la 8.ª A. A. F. había perdido 148 bombarderos con sus tripulaciones. Además un número varias veces mayor de sus aviones había sufrido graves desperfectos. El daño esencial lo constituyó sin embargo la perdida de tripulaciones con experiencia de combate, cuyo reemplazó causó serias dificultades a los norteamericanos. La moral de los sobrevivientes quedó muy afectada. A causa de esto los comandos tuvieron que hacer uso de una férrea energía en varias oportunidades. Las divergencias de opiniones sobre el bombardeo estratégico entre británicos y norteamericanos, volvieron a evidenciarse. El criterio sustentado por los británicos desde el comienzo de su cooperación con los yanquis, de que las pérdidas sufridas en los ataques diurnos norteamericanos no guardaba relación con sus efectos, adquirió nuevo vigor. Otra vez más se pidió en Londres el abandono de este tipo de ataques y su

substitución por los bombardeos de saturación nocturnos; y mientras tanto ¡nosotros no atinábamos aún a concentrar los cazas en el interior del Reich!…

Fue una crisis seria y efectiva la que se planteó al mando de la ofensiva combinada anglo-norteamericana. A los estadounidenses solo les quedaba confiar en la próxima intervención de sus cazas de escolta de gran radio de acción, pues estaba probado que no les era posible derrotar a la Luftwaffe únicamente con cuatrimotores.

Suficientes problemas propios

En el campo aliado, en efecto, imperaba la consternación porque a pesar de los ataques contra la industria aeronáutica alemana el número y el poder combativo de nuestros cazas aumentaba constantemente. El servicio de informaciones británico, del cual dependían también los norteamericanos con base en la isla, había comprobado que la cantidad de nuestros cazas en acción en el Reich y el Oeste había aumentado desde el verano de 1943, a despecho de todas las pérdidas y mermas de producción. ¿Cómo podía explicarse esto, ante los informes sobre éxitos de los norteamericanos en el bombardeo a las fábricas de aviones, y ante sus informes de cifras casi astronómicas sobre aviones derribados? Debían ser inexactos uno u otros, o todos a la vez. Después de la guerra se halló la solución al misterio. Se sabe hoy en Estados Unidos que el número de derribos efectuados fue exagerado muchas veces, que se sobrestimaron los efectos de bombardeo y, que en cambio se subestimó la capacidad de resistencia y de recuperación de la industria aeronáutica del Reich.

Más importante que el aumento numérico de los cazas

alemanes, de escasa significación, fue en aquel tiempo el considerable acrecentamiento de su poder combativo. El informe norteamericano citado lo fundamenta en el mejoramiento de las tácticas y del armamento. Sin embargo, el nivel de instrucción y el rendimiento de los pilotos novicios, ya había descendido notablemente. Pero también habíamos desarrollado mejores métodos de ataque e introducido nuevas y más eficaces armas. Estábamos en el mejor camino para lograr dominar la situación con el esperado aumento de los efectivos de cazas. Nuestros jefes de unidades, de calidad tantas veces probada, miraban con optimismo hacia el porvenir y presagiaban la dispersión y el aniquilamiento de formaciones de bombardeo más grandes. Pero otra vez las cosas marcharon por distinto camino.

En octubre de 1943, el general Spaatz fue llamado al Capitolio para tratar los problemas que se le presentaban a las fuerzas aéreas norteamericanas en Europa. El resultado de esta conferencia fue una profunda reorganización de las mismas, que se ejecutó paso a paso en los meses subsiguientes.

Para finalizar la guerra, se había previsto para la primavera siguiente la invasión del noroeste de Europa. Como condición previa para esta operación gigantesca, en Casablanca fue convenida y planificada, a principios de 1943, la ofensiva combinada de bombardeo. Para que esta fuera posible, era necesario conquistar ante todo la superioridad aérea sobre Alemania, que a su vez requería como condición previa la derrota del arma de caza aleman. Los fines y los medios eran perfectamente claros. Para alcanzarlos se requerían medidas decisivas. Se había reconocido como puntos débiles en el plan, la falta de cazas escolta de gran radio de acción y la escasez de tripulaciones de bombardeo. Ahora era cuestión de hacer uso de todas las

energías disponibles para solucionar ambos problemas.

Al mismo tiempo fueron reorganizadas todas las fuerzas aéreas norteamericanas en el teatro de guerra europeo. Se encontraban en Gran Bretaña la 8.ª A. A. F., en el África del Norte la 12.ª A. A. F., surgida de la primera, y en el Cercano Oriente, la 9.ª A. A. F. Se procedió a las siguientes modificaciones: La 9.ª A. A. F. entregó todas sus unidades a la 12.ª A. A. F., y el esqueleto de su organismo de mando fue trasladado a Inglaterra, para constituir allí con fuerzas de reciente creación, la 9.ª A. A. F. (táctica), que estuvo en condiciones de operar en apoyo de la invasión en la primavera de 1944. También la 12 A. A. F. en el norte de África había sido convertida en fuerza aérea táctica, para el apoyo de las operaciones en Italia. Hizo entrega de sus unidades de bombarderos y cazas de gran radio de acción a la 15 A. A. F., de reciente creación, que con su base en Foggia, en el centro de Italia, estaba destinada a erigir un segundo frente aéreo contra el Reich. Esta fuerza tenía la misión de contribuir, mediante el bombardeo de la industria aeronáutica en el sur de Alemania y Austria, a alcanzar la finalidad fundamental: la derrota de nuestra arma de caza. El 22 de octubre los jefes de Estado Mayor aliado, firmaron las órdenes correspondientes a esta reorganización, y Estados Unidos tuvo entonces cuatro Fuerzas Aéreas en Europa —una táctica y otra estratégica en Inglaterra y otro tanto en el Mediterráneo— con las cuales a principios de 1944 se aprestó a emprender el *round* final.

El alto mando alemán, indudablemente no tuvo conocimiento de todas las dificultades —hoy públicas— que en aquellos meses atravesaron los adversarios. De todos modos no se enteró de la situación crítica en que se encontraba la ofensiva de bombardeo contra el Reich. Mientras los norteamericanos durante los últimos meses del

año 1943, se reorganizaban y preparaban para un incremento de sus ataques en el invierno, nosotros estábamos completamente ocupados con nuestros propios problemas. No podíamos realmente quejarnos de que nos faltaran. Uno de ellos consistía en la reducida autonomía de nuestros cazas. Para concentrar todos los aparatos disponibles y llevarlos a las zonas de mayores y más frecuentes combates aéreos —las de Schleswig, Holstein, Ruhr y Francfort sobre el Main— necesitábamos como mínimo 50 minutos de vuelo, transcurridos los cuales solo quedaba un remanente de tiempo muy escaso para el combate propiamente dicho. Es verdad que los cazas a partir de abril de 1943 habían sido equipados casi sin excepción con tanques de combustible adicionales, pero para la tarea que se les exigía habrían necesitado una autonomía de tres horas bien contadas, en vez de las dos de que disponían.

Fue sorprendente constatar que la reunión de formaciones de magnitud mayor, causaba ingentes dificultades a nuestros cazas. Desde la batalla de Gran Bretaña no habían volado en formaciones mayores que el grupo. El regimiento ya no existía en la práctica como unidad, más que sobre el papel, pues hasta en el mando se había introducido el hábito de conducir grupos aislados. Existían regimientos cuyos grupos luchaban en dos, e incluso tres distintos teatros de guerra. Precisamente la cohesión del regimiento, tan importante para el combate en formaciones mayores, estaba deshecha.

Aumenta el poderío de la 8.ª A. A. F.

Pero lo que era más importante, el traslado de los cazas hacia el interior, es decir, su concentración se efectuó

demasiado tarde, pues recién se realizó cuando los Thunderbolt norteamericanos ya operaban sobre Alemania con mayor radio de acción, y cuando era previsible el próximo empleo de un caza de escolta considerablemente mejor, el P-51 «Mustang». Al principio también la escolta norteamericana incurrió en errores tácticos. En lugar de proceder ofensivamente contra nuestras unidades de caza, se limitó a la protección inmediata, y trató de rechazar nuestros ataques en las proximidades de los bombarderos. Tuvo entonces la misma experiencia que nosotros conocimos sobre Inglaterra y Malta: «que el caza que no actúa ofensivamente, siempre y en todas partes, pierde la iniciativa». Los pilotos yanquis lo comprendieron y modificaron a tiempo sus procedimientos tácticos. A partir de enero pasaron al combate ofensivo en las zonas de incursión.

Con la extensión del radio de acción de los cazas enemigos, se aminoró el valor de nuestros cazas bimotores, eficaces en las operaciones contra formaciones de bombarderos sin escolta. Cada vez que se vieron envueltos en combates con cazas enemigos —lo que sucedía en casi todas las incursiones sobre el Reich a partir de 1943— sufrieron gravísimas pérdidas. A fin de no tener que suspender su empleo totalmente, fueron retirados más hacia el interior del Reich y se le asignó a cada unidad un grupo de cazas monomotores en calidad de escolta.

Al finalizar el año 1943, los norteamericanos habían aumentado no solamente el radio de acción de su escolta, sino también en medida muy considerable, los efectivos de sus formaciones incursoras de bombardeo. Luego que la operación Torch (África del Norte) hubo absorbido la mayor parte del material y personal que llegara de Estados Unidos, la 8.ª A. A. F. recibió paulatinamente la totalidad de

los efectivos que tenía asignados. En marzo disponía solo de 100 bombarderos en condiciones de operar; en mayo ya tenía 12 grupos, con alrededor de 300 aviones. Para operar con 300 bombarderos, el general Spaatz exigió, sin embargo, un efectivo que por lo menos alcanzara el doble, y su pedido fue satisfecho, aun en el mismo año. Satisfecho e incluso superado, pues a principios de 1943 pudo atacar Wilhelmshaven con más de 500 cuatrimotores. Un mes después, el 13 de diciembre de 1943, fueron 600 bombarderos los que arrojaron 1600 toneladas de bombas sobre Kiel, ataque que se repitió con las mismas fuerzas, a fines de diciembre, esta vez contra Ludwigshafen. Estas tres operaciones más importantes de la ofensiva norteamericana de 1943, fueron efectuadas sin excepción con escolta de P-47 Thunderbolt. Los P-38 Lighting que, con tanques adicionales, tenían un poder de penetración de 800 kilómetros, ya no aparecieron en escala mayor y a fines de año la 8.ª A. A. F. solo tenía dos grupos de ellos.

Por supuesto, con el aumento de los efectivos atacantes también ascendieron las pérdidas correspondientes. Según informes norteamericanos, las pérdidas de la fuerza aérea norteamericana sobre Europa en los primeros diez meses de 1943, están representadas por las siguientes cifras:

Enero: 18 aviones, con el derribo de 46 cazas alemanes
Febrero: 20 aviones, con el derribo de 73 cazas alemanes
Marzo: 19 aviones, con el derribo de 152 cazas alemanes
Abril: 28 aviones, con el derribo de 146 cazas alemanes
Mayo: 72 aviones, con el derribo de 357 cazas alemanes
Junio: 82 aviones, con el derribo de 271 cazas alemanes
Julio: 108 aviones, con el derribo de 558 cazas alemanes
Agosto: 100 aviones, con el derribo de 541 cazas alemanes
Septiembre: 99 aviones, con el derribo de 312 cazas

alemanes
Octubre: 181 aviones, con el derribo de 864 cazas alemanes

Totales: 727 aviones, con el derribo de 3320 cazas alemanes.

Con esta cuestión del derribo de cazas, les sucedió a los norteamericanos lo mismo que al comando en jefe de la Luftwaffe durante la batalla de Gran Bretaña. Si las cifras citadas en sus informes se hubiera solo aproximado a la realidad, sus cuatrimotores difícilmente hubieran tropezado con algún caza alemán durante sus incursiones sobre el Reich. Pues bien, precisamente en octubre, cuando afirmaban haber derribado 864 cazas, sufrieron en Schweinfurt la mayor derrota que hasta entonces experimentaran en la guerra aérea. Por otra parte, no vacilaron en reconocer después de la contienda sus errores, a este respecto, según lo prueba el informe oficial sobre una misión realizada con Lila en octubre de 1943, ocasión en la cual las tripulaciones de sus «fortalezas volantes» afirmaron haber abatido 102 cazas, mientras que de los archivos alemanes, abiertos por ellos, después de la guerra, se desprende que aquel día habían sido derribados por acción directa del enemigo… ¡únicamente 2! El informe norteamericano cita este ejemplo como prueba de la imposibilidad de averiguar los derribos efectuados por los bombarderos. En efecto, cada hombre a cargo de una ametralladora que ha dirigido su arma contra un avión enemigo y lo ha visto caer en llamas, lo registra como una victoria propia. Es este un prurito humano comprensible. Por otra parte ¿quién puede probarle otra cosa? Sobre Lille cayeron del cielo 2 cazas y se informó sobre 102. Deben haber actuado consiguientemente 51 artilleros. El cálculo es simple: el número de los derribos informados dividido por el

de los artilleros da por resultado las pérdidas del enemigo. Naturalmente esta especulación aritmética no pasa del terreno teórico, pues las tablas de multiplicación o de división no son tan sencillas.

Lo que antecede significa que las pérdidas propias y las nuestras expuestas por los norteamericanos, ofrecen una imagen totalmente deformada de la situación imperante entonces. Las pérdidas de los bombarderos norteamericanos, aumentaron hasta el otoño de 1943 en forma considerable, mientras las de los cazas alemanes permanecieron aún en un límite aceptable. La defensa del Reich casi había superado las dificultades iniciales, y estaba en camino de un seguro fortalecimiento. Esta evolución fue interrumpida no solo por el aumento de los efectivos y la mayor capacidad de penetración de los incursores, sino también por otro factor: en agosto de 1943 los aliados establecieron el segundo frente aéreo.

El segundo frente aéreo

Comenzó a actuar este con el llamado *shuttle bombing* (bombardeo de péndulo), cuyos dos puntos extremos en su oscilación estaban en Inglaterra y África del Norte. En medio del péndulo estaba Alemania, sobre la cual descargaban indistintamente sus bombas los aviones incursores procedentes de uno y otro lado. El 17 de agosto de 1943, una formación de 126 bombarderos norteamericanos, procedentes de Inglaterra, atacó las fábricas Messerschmitt en Regensburg, y aterrizó luego en bases norteafricanas. Una semana después la misma unidad reducida mientras tanto a 85 B-17, regresó a Gran Bretaña, después de atacar la base de submarinos de Burdeos. Ya el 1

de agosto los B-24 Liberator, procedentes de África del Norte, habían bombardeado en vuelo rasante los yacimientos y las instalaciones petrolíferas de Ploesti, Rumania; esta operación fue muy desafortunada para los incursores, pues únicamente regresaron a Bengasi 92 bombarderos, otros 19 aterrizaron con averías en partes graves, en otras bases aliadas, 7 pidieron asilo en la Turquía neutral, 3 cayeron en el mar y 54 fueron derribados sobre el continente. 532 tripulantes no volvieron. En aquella ocasión correspondió a la artillería antiaérea el mayor mérito del éxito, y los pocos cazas disponibles se dedicaron a perseguir a los atacantes durante el regreso y en una amplia trayectoria sobre el mar.

El 13 de agosto la 9.ª A. A. F. estacionada en África del Norte envió por primera vez sus bombarderos sobre el mismo territorio del Reich. 61 «Liberator» atacaron las fábricas Messerschmitt en Viena, incursión a la que no podíamos oponer prácticamente ningún caza. Fue necesario entonces crear con la máxima urgencia todos los organismos y medios necesarios para la dirección de caza en el Sudeste donde hasta ese momento no existían en absoluto. Precisamente en el Sur y Sudeste, nuestra red de radar, relativamente densa en el Oeste y el Norte, presentaba grandes claros. Se asignaron el comandante de caza regional en Austria dos grupos de cazas y otro de cazas bimotores, que también debían estar constantemente disponibles, para combatir inclusiones enemigas en la zona del Sur de Alemania. Los ataques de la 9.ª A. F. F. y la 15.ª A. F. F. de posterior creación, que empezó a operar ya en noviembre de 1943 desde Foggia —Italia Central—, contribuyeron sin duda alguna a la dispersión de la defensa activa del Reich, que entonces estaba en francas vías de vigorización. Para los norteamericanos, esos ataques tuvieron un valor práctico

comparable al del aumento del radio de acción de su escolta de cazas.

Otro factor que en el verano de 1943 afectó desfavorablemente el equilibrio casi restablecido con nuestro máximo esfuerzo, fue el meteorológico. Mientras las formaciones atacantes volaban a alturas entre 7000 y 8000 metros, arriba del mal tiempo, bajo un sol radiante y libres de lluvias, nieve y formación de hielo, y podían, gracias a sus excelentes medios de navegación y de puntería, desarrollar ataques eficaces y volver a aterrizar cómodamente a sus bases en Gran Bretaña o Italia, nuestros cazas se veían obligados por imperio de la situación, a despegar hasta las condiciones meteorológicas más desfavorables. Ni los aviones ni sus tripulaciones estaban preparados para afrontar semejante tarea. Carecían del instrumental completo para el vuelo a ciegas, así como de los desheladores de cabina y de los instrumentos de navegación y seguridad requeridos para tales operaciones. La mayoría de los pilotos de la caza diurna no dominaba el vuelo por instrumentos ni estaban adiestrados en el aterrizaje bajo condiciones meteorológicas desfavorables. Y si a pesar de todas estas dificultades los jefes de unidades lograban atravesar las capas de nubes con sus formaciones fraccionadas, se les presentaba el problema, a veces insoluble, de reunirlas. En consecuencia no fue posible concentrar las fuerzas previstas para el combate, y los ataques eran realizados por numerosas y pequeñas formaciones dispersadas. El fuego defensivo de los bombarderos y los cazas de escolta nos causaron graves pérdidas. Numerosos cazas alemanes, prácticamente ciegos, con las cubiertas de sus cabinas y parabrisas cubiertos de hielo, fueron fácil presa para los Thunderbolt, al salir de las capas de nubes. Muchas de las pérdidas estremecedoras que sufrimos en aquella ocasión eran imputables únicamente a

las condiciones meteorológicas. Y la circunstancia de que tales operaciones forzadas, cuyos resultados en muchos casos fueron prácticamente nulos, eran exigidas y vueltas a exigir por el alto mando, afectó nuevamente la confianza de los pilotos en la dirección.

Desde ahora, sin Cruz de Caballero

Los reproches de Goering contra los cazas y sus jefes se acumulaban. Me consideré autorizado para rechazarlos con el fundamento de los reparos que en su debido tiempo había opuesto y que los hechos se habían encargado de confirmar. Aquel cambio de operaciones se desarrolló con gran dureza. Particularmente turbulenta fue una reunión, para la cual el mariscal del Reich había llamado a Munich a los comandantes y jefes de caza. Fue provocada por un ataque contra el Sur de Alemania, efectuado a través de Francia, y en el que nuestros cazas habían obtenido escasas victorias. Tras haber considerado la situación general, Goering volvió a expresar sus quejas, acerca del supuesto deficiente espíritu combativo de los cazas. Irritado quizá por mis anteriores e inflexibles objeciones basadas en hechos evidentes, su retórica se volvió más y más agitada, y terminó arrojando con voz tonante una acusación tras otra: ¡Era lamentable —según él— lo que había sido de su arma de caza! ¡Se la había mimado y preferido en todos los sentidos! ¡Se la había cubierto con honores y condecoraciones! ¡Pero no se había mostrado digna de tales favores! ¡Ya durante la batalla de Gran Bretaña había fracasado! ¡Y muchos de sus jefes, portadores de la Cruz de Caballero, la habían obtenido sobre Inglaterra, mediante engaños!

Escuché aquella perorata con indignación creciente.

Excitado al extremo, me arranqué mi Cruz de Caballero y la arrojé ruidosamente sobre la mesa. Se hizo un silencio glacial. Miré fijamente a los ojos del mariscal, a quien semejante gesto había dejado mudó, y me preparé para lo peor. Pero nada sucedió. Goering concluyó su exposición en tono moderado. Por mi parte, desde entonces no usé de mis distinciones al valor, por espacio de más de medio año

Capítulo XXXI

EL AZOTE DE DIOS

El invierno de 1943 a 1944 trajo al pueblo alemán las cargas más pesadas que hasta entonces debió soportar durante la guerra. La *Wehrmacht* se hallaba en retirada en todos los frentes. El aliado italiano había defeccionado y el Eje ya no existía. No había ni la mínima probabilidad matemática de una victoria sobre las masas humanas del Este y las de material del Oeste. Tampoco subsistía la perspectiva de una terminación medianamente aceptable de la guerra, después de que en Casablanca se había formulado y pregonado la exigencia de la «rendición incondicional». La «guerra total» había asumido formas sin precedentes en la historia moderna, y se había convertido para cada individuo en una lucha por la propia vida, con toda su crudeza.

Las últimas dudas que al respecto podían subsistir, fueron eliminadas por nuevos ataques aéreos aliados contra el Reich, que en aquel invierno ascendieron a una magnitud inconcebible. Churchill en 1942 había anunciado en una sesión secreta en la Cámara de los Comunes bombardeos a Alemania de una magnitud insospechada, agregando: «no debemos dejarnos desviar, por falsos amigos, de estas, las más graves y terribles formas de guerra».

Mientras la Royal Air Force en el año 1943 había lanzado sobre Alemania un total de 136 000 toneladas de bombas, ya en los primeros dos meses de 1944 alcanzó a 36 000 toneladas. En marzo, 6000 bombarderos británicos lanzaron sobre Alemania durante la noche 20 000 toneladas. Algunas ciudades del Reich habían sido destruidas en tal grado que tornaba antieconómica la continuación de los ataques. En las ruinas de Colonia, ciudad que normalmente albergaba 800 000 habitantes, apenas vivían 20 000. Kassel fue la que hasta entonces presentó el mayor número de pérdidas en vidas, el 5 por ciento; 12 000 hombres, mujeres y niños sucumbieron durante el dantesco ataque de que fuera objeto en octubre. Pero fue sobre la capital del Reich que se abalanzaron los mayores sufrimientos. En la noche del 18 al 19 de noviembre de 1943, la Royal Air Force inicia su *Battle of Berlín*, con un ataque de 444 bombarderos. El número de los bombarderos, y la cantidad en peso de bombas arrojadas, aumentaron constantemente. En enero de 1944 Berlín sufre seis grandes ataques con un total de 9300 toneladas de bombas arrojadas. En la noche del 15 al 16 de febrero, 1000 aviones lanzan 2500 toneladas de bombas explosivas e incendiarias. El 24 de marzo de 1944, la Royal Air Force informa haber descargado hasta entonces sobre la capital, 44 845 toneladas.

Máxima destrucción: máxima producción

A partir de entonces los norteamericanos participaron én los golpes de destrucción contra Berlín. El 3 de marzo cazas yanquis P-38, emprendieron una operación de tanteo y exploración de la defensa de la ciudad y al día siguiente les sucedieron 30 fortalezas volantes escoltadas. El 6 de marzo

de 1944, Berlín sufrió el primer gran ataque diurno, durante el cual 672 fortalezas volantes con escolta, arrojaron 1600 toneladas de bombas. La defensa del Reich apenas pudo oponerles 200 cazas y cazas bimotores, y nuestras pérdidas sumaron el doble de las enemigas.

En los meses de enero y febrero, la 8.ª A. A. F. había lanzado en numerosos ataques en gran escala contra ciudades alemanas, 48 335 toneladas de explosivos, cifra que, comparada con las 150 000 toneladas de todo el año 1943, señalaba un considerable aumento del promedio mensual. Y en el segundo semestre de 1944 caen, desde los grandes bombarderos norteamericanos, sobre Alemania, cerca de medio millón de toneladas. Según comprobó después de la guerra una comisión de estudios norteamericana para el análisis de los efectos del bombardeo, dirigida por el general Andersen, los yanquis arrojaron sobre el Reich hasta la capitulación, 2 700 000 toneladas; para ello, fueron realizadas 1 440 000 salidas de bombarderos y 2 680 000 salidas de cazas. En un solo año de guerra —1944 — invirtieron más de 23 700 000 000 de dólares en su armamento aéreo. En total perdieron en la batalla aérea de Alemania 18 000 aviones y 79 265 tripulantes.

En aquel tiempo, al considerar los ataques nocturnos británicos y sus terribles efectos, Goering me dijo que el pueblo alemán soportaba la prueba como un «azote de Dios». Así era, en efecto. Y sin embargo, los huracanes de fuego parecían haber formado de la población de las ciudades castigadas una verdadera «comunidad popular» —expresión de la que tanto se había abusado antes políticamente— con el fin de resistir con todas sus fuerzas a la amenaza de aniquilamiento. Solo este sentimiento explica sus hazañas, en la reconstrucción y la producción bélica. En el año 1944 alcanzamos la cúspide en nuestra producción de

aviones: ¡38 000 unidades de todos los tipos, contra solamente 8295 en 1939!

La ofensiva aérea combinada anglo-norteamericana aumentaba constantemente en volumen e intensidad. Los bombardeos de precisión diurnos contra nuestras industrias críticas o «cuellos de botella», eran completados por ataques nocturnos de zona de efectos demoledores. Las autoridades no podían ya mantener silencio sobre destrucciones tan manifiestas y recibí la orden de hacer una exposición sobre la situación y las perspectivas de defensa del Reich, en una reunión de los jefes regionales de Propaganda. Fue aquella la última conferencia que un oficial de la Luftwaffe pudo pronunciar, sin someter previamente el manuscrito a la censura. Pues lo que relató allí a los propagandistas, que habían acudido de todas las regiones del Reich, para emprender una campaña tendente a reforzar la moral pública, no sirvió a los fines de la propaganda, por su exceso de realismo y me reportó en cambio el enojo de las altas esferas.

Los gobiernos británicos y norteamericanos estaban firmemente decididos a llevar a la práctica los planes que esbozaban conjuntamente. Habían preparado su ejecución con gigantescos esfuerzos: y ahora estaba en plena marcha. Tampoco los ataques alemanes de represalia podían modificar la situación. En los meses de enero y febrero de 1943 no pudimos arrojar sobre Londres más de 275 toneladas de bombas. La cantidad lanzada en ese tiempo sobre Inglaterra entera no pasó de 1700 toneladas, exactamente la vigésimoséptima parte de las cargas mortíferas que los aviones británicos transportaron a Alemania en el mismo lapso.

Lo único que nos podía capacitar para impedir el aniquilamiento desde el aire era la concentración de todas

nuestras fuerzas y medios para la defensa del Reich. ¿Lograríamos ahora finalmente lo que habíamos esperado después de la catástrofe de Hamburgo? ¿Se decidirían Hitler y Goering en el quizá último instante disponible, por un viraje total hacia la defensa aérea? Nosotros los cazas, así lo esperábamos. Bajo la dirección de Speer, se confeccionaron nuevos programas de producción cuyo centro de gravedad estaba claramente dirigido a la producción de aviones de caza. Todas la demás industrias bélicas debían ser postergadas en su beneficio. Era un programa realista y fundamentado en las realidades de la situación. Speer había reconocido el advenimiento de la última hora para fortalecer la defensa nacional, y a su cabeza el arma de caza, mediante la movilización y concentración de todas las energías, a fin de procurar así la supervivencia a las demás industrias bélicas.

En abril de 1944 este programa de emergencia fue expuesto a Goering en el cuartel general de Hitler en los Alpes. Se había disminuido considerablemente el programa de producción de bombarderos y numerosos tipos de otros aviones fueron eliminados por completo. Cazas diurnos y nocturnos debían satisfacer la demanda de las demás unidades de la Luftwaffe, como tipos de todo propósito. Las cifras proyectadas podían ser consideradas efectivamente equivalentes a las de la producción aeronáutica anglo-norteamericana. Yo participé en aquella sesión memorable y tuve la impresión de que Goering recibió la exposición con reparos preconcebidos, y obedeciendo a un criterio adverso inspirado por Hitler. Apenas escuchaba con medio oído y respondió inmediatamente con numerosas objeciones de carácter definitivo. Calificó de inaceptable y rechazó enérgicamente la disminución que se proyectaba en la producción de bombarderos sobre todo la de los tipos He-

177 y Ju-88 y sus versiones mejoradas. Por el contrario, exigió que se garantizara el aumento de la producción mensual, a un mínimo de 400 He-177 y 500 Junkers. «Los bombarderos pesados —expresó— siguen siendo el núcleo del armamento aéreo». Esta fue su decisión final, que me causó verdadera conmoción, pues aquella orden era imposible de cumplir sin desmedro del número de cazas a construir de acuerdo con los proyectos.

Siempre, construcción de bombarderos

Me expresé en tono enérgico contra semejante golpe contra el programa de producción de caza. No me interesaban solo las cifras máximas y mínimas de producción, sino que cambiara el centro de gravedad a la defensa, como paso fundamental. Simplemente ya no entendía lo que la dirección pensaba hacer al rechazar en aquellos momentos la propuesta de otorgar máxima prioridad al arma de caza, en los aspectos de dotación de material y personal, y ante todo, también en la instrucción. El programa de Speer fue reformado de acuerdo con los deseos de Goering, y aprobado a los ocho días en aquella forma diluida. Vale decir que el alto alemán aun en aquel instante crítico de la guerra, consideraba a los bombarderos más importantes que a los cazas. Se reanudó la producción de los bombarderos en mayor escala. No pudieron estos, empero —lo que habría sido aún posible para un arma de caza reforzada— impedir los ataques que los aliados dirigieron posteriormente contra nuestras plantas de elaboración de combustible sintético. Las cosas llegaron al punto de que finalmente no había existencia de gasolina para efectuar los primeros vuelos de prueba de los

bombarderos que salían de las líneas de montaje. Fue así que esos aviones tuvieron que ser desmantelados en el mismo lugar de su fabricación para aprovechar por lo menos sus motores. Las fuerzas aéreas anglo-norteamericanas se encargaron de borrar a los bombarderos del programa de producción aeronáutica alemán.

Speer me advirtió que no considerara definitivas las fatales decisiones adoptadas, y me prometió hacer cuanto estuviera a su alcance para intensificar también la construcción de cazas. Hallé que sus opiniones guardaban gran afinidad con las mías en la apreciación de la situación, y también que poseía el firme valor necesario para mantener las conclusiones correspondientes, aunque fueran rechazadas categóricamente desde «arriba».

Hasta que el aumento de la producción de cazas se hicieran sentir, era necesario adoptar medidas de emergencia para reforzar la defensa aérea. En diciembre de 1943 la 8.ª A. A. F. había puesto en servicio el P-51 «Mustang», caza de escolta muy superior a los tipos anteriores, cuyos detalles técnicos conocíamos ya desde hacia tiempo. Con el comienzo de 1944, empezó a actuar en número creciente, y finalmente se le asignaron todas las tareas de escolta a las formaciones de bombardeo, mientras los P-47 Thunderbolt solo eran empleados como relleno en estas operaciones. Más tarde estos constituyeron el grueso de las fuerzas de cazas bombarderos norteamericanos.

Los cazas bimotores alemanes, hasta entonces tan efectivos en el combate contra los cuatrimotores, experimentaron pérdidas inaceptables producidas por los nuevos cazas enemigos. Los cazas monomotores asignados como escolta de los bimotores, en la generalidad de los casos, se veían envueltos inmediatamente en combates aéreos con fuerzas enemigas numéricamente superiores; y de

tal modo, como ellos estaban completamente atareados en su lucha, los bimotores debían defender su pellejo exclusivamente con sus propios medios. Fue así como el 16 de marzo de 1944, el Regimiento de cazas bimotores ZC-76 perdió por completo en la zona de Augsburg, 26 de los 43 aviones que despegaron. Otros 10 tuvieron que aterrizar sobre la panza y solo 7 llegaron a sus bases relativamente indemnes. El ataque de los cazas de escolta yanqui, se había verificado en el instante en el cual los cazas bimotores iniciaban su propio ataque. El enemigo por su parte perdió en esta oportunidad únicamente 5 cuatrimotores. Si bien este fracaso constituyó solo un caso aislado, evidenciaba con meridiana claridad la imposibilidad de aguantar semejantes pérdidas por tiempo mayor. También las pérdidas de cazas aumentaron rápidamente con la aparición de la escolta Mustang. Pasamos por este motivo a la táctica de la «formación de combate especial», en la cual cazas bimotores o monomotores con armamento adicional, se reunían con el mayor número de Grupos de cazas livianos en una zona determinada, para ser lanzados al combate en forma concentrada.

La «formación de combate especial», se componía generalmente de un Grupo de cazas de ataque y dos de acompañamiento. El primero debía proceder al ataque contra la formación de bombardeo enemiga, mientras los dos de acompañamiento lo protegían, en una especie de escolta, contra los cazas enemigos siempre muy superiores en número. Esta táctica fue impuesta por la superioridad del enemigo, como una solución de emergencia y distaba de ser la ideal. De todos modos, satisfacía la exigencia que yo había planteado con tanta insistencia, relativa a formar masas de aviones tan grandes como fuera factible. En cambio, se advirtieron al poco tiempo otras deficiencias de la táctica.

Las «formaciones de combate especiales», se convirtieron en conjuntos pesados en la maniobra que para la reunión y subida a la altura de combate necesitaban un tiempo bastante mayor que los grupos de caza aislados. Ante todo, la nueva táctica significaba el apartamiento de la ley básica del piloto de caza, que siempre y en todas partes debe combatir ofensivamente. Las «formaciones de combate especiales» de acuerdo con las directivas de combate, debían buscar únicamente el ataque contra los bombarderos, eludiendo en lo posible el contacto con la escolta enemiga, pero, en caso de producirse, debían actuar defensivamente frente a ella. Perdieron así la iniciativa propia, y facilitaron a los cazas enemigos el paso decisivo de una tarea netamente defensiva —la escolta— a otra manifiestamente ofensiva. Las consecuencias fueron pésimas pues entre cazas únicamente está en ventaja el que ataca. Nuestras pérdidas ascendieron inexorablemente. Obligadas a defenderse nuestras unidades a poco perdieron sus aptitudes para el combate, caza contra caza. Llegaron a temer a los cazas y comenzó la época de las medias vueltas con inversión, las picadas y otras evasiones al combate. Con ello, naturalmente se perdía toda cohesión en las formaciones y nuestros cazas eran aniquilados uno por uno por el enemigo con su invariable superioridad de fuerzas.

Este desarrollo, sin duda alguna, era catastrófico. Comenzó con la orden de atacar exclusivamente a los bombarderos. También en la situación en que el arma de caza se encontraba entonces, no era sino un eslabón de una cadena de errores fatales. Solo así se explica que la gran batalla, la verdadera lucha por la superioridad aérea sobre Alemania, entre los cazas del atacante y del defensor nunca tuvieran lugar.

Fin del empleo de cazas bimotores

Un informe que redacté en abril de 1944 expresa: «La relación numérica con que se combate ahora, en horas del día es de aproximadamente 1 a 7. El grado de instrucción de los norteamericanos es extraordinariamente elevado. Nuestra caza diurna ha perdido en los últimos cuatro meses mucho más de mil pilotos, entre ellos sus mejores jefes de escuadrón, jefes de grupo y jefes de regimiento. No es posible llenar estos claros. Con cada incursión enemiga perdemos alrededor de 50 cazas. Se ha llegado a una situación que nos obliga a reconocer que existe para nuestra arma de caza el peligro del derrumbe».

Particularmente los cazas bimotores no podían ya lograr resultados satisfactorios, a menos que tuvieran la suerte de toparse con una formación de bombarderos que momentáneamente no dispusiera de escolta. Así, por ejemplo, el regimiento 26 de caza bimotor, en una de aquellas ocasiones, consiguió derribar de una formación que atacaba a las plantas de combustible sintético en Stettin, 15 cuatrimotores con solo dos pérdidas propias. En un ataque a Budapest 12 Me-410 del I Grupo del Regimiento 76 de caza bimotor, derribaron ocho bombarderos sin pérdidas propias.

Tales éxitos ocasionales en nada modificaban la circunstancia de que ante la superioridad aérea norteamericana, que se extendía sobre todo el territorio del Reich, ya no se podía continuar empleando a los cazas bimotores contra los bombarderos y su escolta. Por este motivo, los dos regimientos fueron reequipados con cazas monomotores. Los bimotores de caza, con sus grandes posibilidades para portar armas nuevas y más poderosas, se

habían vuelto inservibles a causa de la escolta norteamericana. Fue este el fin de una arma, cuyos hombres, particularmente experimentados, jefes y tripulantes, demostraron en todo momento un extraordinario espíritu combativo y que también en tiempos de gravísima pérdidas cumplió hazañas asombrosas.

La difícil situación de la defensa del Reich a fines de 1943 y comienzos de 1944 hizo surgir una nueva especialidad: los cazas dé asalto. Es típico del espíritu que siempre animó a los pilotos de caza alemanes, el que jamás aceptaran la superioridad enemiga como un hecho inevitable, que no se resignaron y que hasta formularon la propuesta de derribar a los mortíferos bombarderos, con el sacrificio de sus propias vidas. Fue así como a fines de 1943, entre numerosas otras propuestas que recibí de las unidades en combate, también me llegó la de embestirlos a los cuatrimotores enemigos y especialmente a los aviones guías. Esta idea seguramente fue apadrinada por el ejemplo de los pilotos kamikaze japoneses, que para la destrucción de blancos de excepcional importancia, se arrojaban voluntariamente sobre estos con sus aviones. Semejante sacrificio propio está fundado en la religión, las tradiciones y el criterio que el pueblo nipón sustenta acerca del heroísmo. A nosotros, los europeos, no podía sino infundirnos gran admiración, pero no correspondía a nuestra manera de ser. Por ello tuve que rechazar la idea del sacrificio de la vida. Por otra parte, las ideas sustentadas, por aquel grupo de hombres alemanes, cuyo campeón principal fue el mayor Von Kornatzki, tuvieron por consecuencia la organización de nuevas unidades de caza con personal seleccionado. En vez de embestir, debían efectuar un ataque de asalto a los bombarderos en formación cerrada y hasta una distancia mínima, y lograr su destrucción segura con su armamento

reforzado. El choque directo no era indispensable para los fines propuestos; lo esencial era la aproximación hasta una distancia mínima y a pesar de la concentración del fuego enemigo, y lograr a toda costa el derribo del bombardero. Si en el ataque de asalto el caza sufría averías tan graves que hicieran inevitable su caída, quedaba como último recurso la embestida y el abandono del aparato con paracaídas.

Después de haberse logrado los primeros triunfos con un escuadrón experimental, se emitió un pedido de voluntarios que tuvo el poderoso eco esperado. Los cazas de asalto estaban equipados con FW-190, armados con dos cañones de 2 centímetros y posteriormente con dos cañones MK de 2 centímetros y otros dos de 3 centímetros. La cabina estaba protegida con un blindaje adicional. Al breve tiempo existía ya el primer grupo de asalto perteneciente al Regimiento de caza 3 «Odet». También este grupo dio pruebas de su calidad extraordinaria y con pérdidas moderadas obtuvo en poco tiempo gran número de victorias. Se preparó la organización de otros grupos. Yo proyectaba establecer, hasta septiembre de 1944, uno para cada uno de los nuevos regimientos de caza empeñados en la defensa del Reich. Pero la invasión interrumpió la ejecución de este plan.

Toda la seriedad de la situación aérea se me manifestó cuando en la primavera de 1944 participé de manera activa, en compañía del inspector de cazas diurnos, coronel Trautloft, en un combate de cazas contra bombarderos. El «perro gordo» —así solíamos llamar a las grandes incursiones del adversario— había sido detectado en aproximación a la costa holandesa. Fuimos observando la trayectoria, como de costumbre, desde mi sede de comando en Berlín, desde la cual con medios mínimos se mantenía actualizada la situación aérea. Ordené al aeródromo de Staaken que me prepararan dos Focke-Wulff e invité a

Trautloft a acompañarme. Mi amigo, de estatura extraordinaria, recorrió los 50 metros hasta el aparato «Fieseler-Storch» (Cigüeña) con velocidad de *sprinter olímpico*. Diez minutos después, despegué de Staaken. Rumbo Oeste. Subida a 8500 metros.

¡Algo hay que aprender!

Por radio se nos informa sobre la posición, rumbo, altura y otros detalles importantes de la formación principal, de aproximadamente 800 cuatrimotores B-17, y de la escolta directa, la escolta adelantada y la escolta de los flancos. Acabamos de sobrevolar el río Elba, al norte de Magdeburgo, cuando repentinamente el cielo se obscurece de aviones. A una respetuosa distancia de 10 a 15 kilómetros dejamos pasar a nuestro costado las formaciones norteamericanas. Me acomete un sentimiento deleznable. ¡Ahí están, sobre el corazón de Alemania, formación tras formación, reluciendo en el sol primaveral!… Es necesario haber visto alguna vez una masa tal de bombarderos en el cielo, y no únicamente en el vidrio opalino de las centrales de mando, protegidas por cemento, para conocer las sensaciones que en este instante me oprimieron en el pecho, mezcladas de ira impotente y de desesperación. ¿Tiene acaso algún fin práctico intentar algo contra aquello? ¿Lo conseguiremos jamás? Pero —vuelvo a preguntarme— ¿quién se preocupa ya de que en el frente Oriental centenares de tanques rojos irrumpen y vuelven a irrumpir en las defensas alemanas? ¿Quién se preocupa si les sucede ola tras ola de infantería roja, y sin embargo el soldado raso sigue en su precario pozo en la tierra, disparando su ametralladora hasta el último instante, cumpliendo la

consigna que ya desde hace tiempo carece de todo sentido y esperanza: «Mantenerse hasta el último hombre»? ¿Quién pregunta que fue de las tripulaciones de nuestros submarinos, de cuyo sacrificio los boletines oficiales de la Wehrmacht hablan con la fórmula estereotipada: «No regresó de la misión contra el enemigo»?… ¿Y la población civil, allí abajo, en Alemania? Sigue abrigando esperanzas acerca de la protección por las fuerzas de defensa activa que se les prometiera. Y sin embargo día y noche debe soportar inerme los bombardeos enemigos. Y resiste, ¡a pesar de todo! Aguanta, se dirige del refugio, del hogar destruido a su trabajo, malhumorada y maldiciente, pero en labor silenciosa e incansable. Ahí pasan ante nuestros ojos los 800 bombarderos, 2000 toneladas de muerte, destrucción e incendio en sus cuerpos de plata, en ruta hacia los objetivos que se les asignara en Alemania. ¡Algo hay que hacer! Ola tras ola, la formación de los bombarderos parece inacabable. Encima de ella, a la izquierda y a la derecha, con o sin estelas de condensación, una jauría igualmente inacabable de cazas Mustang de escolta. «El radio de acción de la escolta enemiga no excede el río Elba», se había dicho en el Estado Mayor general de la Luftwaffe. Ya no se hablaba de la cuenca del Ruhr. Pero se continuaba con las tentativas de presentar de color de rosa lo que la realidad había allí dibujado sobre el cielo alemán con las gamas cromáticas más hirientes.

¿Dónde están nuestras formaciones de combates especiales? Cambio en mi radio la frecuencia y escucho que una parte de nuestras propias fuerzas se prepara para el aterrizaje, tras haber combatido ya, y que tienen orden de efectuar una nueva salida contra los incursores en su vuelo de regreso. Por cierto, a las formaciones de bombarderos no se les advierte señales de haber combatido. Pero esto no es

ningún milagro con semejantes masas de bombarderos y de escoltas.

Otras «formaciones especiales de combate» alemanas son reunidas en ese instante entre Berlín y Magdeburg. Tengo que contemplar este combate. Una de las últimas formaciones pasa al lado mío. ¡Siento una picazón en los dedos! ¿Habría de asistir a ese desfile hasta el fin, en completa inactividad? Cambio de frente en 180.º a la izquierda y hago mi aproximación a la formación. Y allí precisamente, un B-17 queda rezagado de su formación y trata de incorporarse a otra que sigue a la izquierda y atrás. «Hannes —digo a mi compañero— ¡Al ataque! ¡A este lo atrapamos!».

Esta decisión no fue heroica ni mucho menos. Al enfrentamos a una formación intacta debiéramos haber irrumpido en esta para derribar al guía, evento en el que con alguna seguridad habríamos sido alcanzados nosotros mismos. Pero contra aquel «moscardón» había que proceder con mucha rapidez, antes de que lograra incorporarse a la segunda unidad.

Me coloco 100 metros detrás del B-17. Este hace fuego, vira y trata de ascender desesperadamente. En todo el mundo no hay para mí otra cosa que este bombardero norteamericano que lucha por su vida, y yo. Hago fuego con mis cañones y el enemigo pierde chapas. Los motores echan humo. Ahora cae ante mis narices toda su carga de bombas que lanza en su emergencia. Un tanque de ala está en llamas. La tripulación abandona la máquina. Y en ese momento escucho en los auriculares la voz de Trautloft: «¡Cuidado, Adam, Mustangs! ¡Tengo que escapar: armas trabadas!».

Y entonces —con las primeras ráfagas de cuatro Mustangs— recobré la sobriedad. El B-17 estaba perfectamente liquidado, yo empero, todavía no, lo cual casi

habría deseado, en medio de la miserable caza al hombre en cuya presa me convertí en ese instante. Simplemente huí, traté de escapar en picada y con motor a pleno, de los enemigos que me perseguían. Dirección Este hacia Berlín. Las trayectorias luminosas se me acercaban cada vez más.

Cuando mi fiel FW-190 amenazaba romperse en pedazos y cuando ya había puesto en práctica todos los recursos que las reglas de juego ponen a disposición de un piloto de caza en situaciones tan delicadas, hice algo que ya una vez durante la batalla de Gran Bretaña me había salvado la vida: simplemente disparé todas mis armas hacia adelante, al vacío. Esta estratagema no dejó de surtir sus efectos sobre los perseguidores. Vieron volar detrás mío las estelas de humo que dejaban mis proyectiles y creyeron evidentemente tener que vérselas con el primer caza alemán dotado de armas de cola, u otro caza enemigo por detrás de ellos. Mi truco tuvo pleno éxito, pues abandonaron la caza en viraje hacia la derecha.

El corazón, que poco antes no me cabía en el pecho, volvió a su lugar y no pude abstenerme de perseguir a mi vez un corto trecho a los Mustangs y de disparar una ráfaga contra ellos tan altanera como ineficaz.

Perseguido por cazas hasta casa

Aquella carrera me había llevado hasta cerca del anillo de la autopista en Berlín. Me sumergí en dirección a Staaken, en la densa capa de bruma que cubría a la capital del Reich hasta 1000 m. Los cañones livianos del arco Oeste de artillería antiaérea de la capital me brindaron una recepción poco amable. Me fueron pasando de una batería a otra, y mis simpatías por la «Flak» sufrieron un rápido

enfriamiento.

Saqué el tren de aterrizaje buen tiempo antes de que fuera necesario para aterrizar, con el objeto de mostrar mis intenciones pacíficas. Aquellas indeseables salvas de saludo se aminoraron y me alegré, en mi fuero interno, de que la instrucción de nuestros artilleros adoleciera ostensiblemente de los mismos defectos que la de los cazas norteamericanos. Trautloft ya había aterrizado. En seguida se supo en los círculos de cazas que el «viejo» había sido perseguido de vuelta por los Mustangs hasta Berlín, noticia que iba acompañada por alguna sonrisita irónica. Comprendí perfectamente esa posición, pues yo en la misma situación no habría reaccionado de otra forma. ¡Ahí tiene el «viejo» para qué sirven sus directivas de combate en la dura realidad! Yo sabía que las exigencias a las unidades, a veces eran exageradas. Pero solo así se podía lograr un rendimiento que se aproximara al límite de lo posible.

A los Inspectores actuales o futuros de unidades aéreas, no puedo por de pronto —y por lo menos para tiempos de guerra— sino recomendarles mi sistema de inspección probado entre el Elba y el Spree, sea cual fuere la suerte que corran personalmente en su aplicación.

CAPÍTULO XXXII

LA INVASIÓN, PRINCIPIO DEL FIN

Aquel vuelo me había confirmado que el descenso de nuestra capacidad combativa no se debía únicamente al material, sino que era también una cuestión de personal. Cuanto más descendía el rendimiento cualitativo de nuestros pilotos novicios, tanto más importante era que las unidades fueran conducidas por oficiales capaces y experimentados. Pero precisamente en este aspecto sufríamos una escasez mayor que nunca. Los jefes de unidad no podían ser creados de la nada, pues eran el producto de una larga y cuidadosa selección e instrucción. Debían reunir su caudal de experiencia, exclusivamente en combate, factor que a su vez hacía que su número disminuyera constantemente.

Si queríamos llegar a poseer una fuerza operativa mayor y bien conducida, solo podíamos suplir la falta de jefes capacitados aumentando numéricamente los efectivos de cada unidad. Ya en 1943 yo había pedido que se elevara el efectivo de cada escuadrón de 12 a 16 pilotos y aviones, organización que se adopto empezando en otoño de aquel año por los regimientos 2 y 26, emplazados en el Oeste, cuya fuerza se aumento de esta manera de 124 a 160 por

regimiento.

Di otro paso cuando ya era prácticamente imposible debilitar los frentes en beneficio de la defensa del Reich. El teatro de guerra Sur carecía casi por completo de cazas. También del Este, el comandante en jefe —muy en contraposición al comando supremo— había substraído paulatinamente algunos grupos. Finalmente se prohibieron estrictamente, por orden del Führer, nuevos retiros de grupos de caza del frente Oriental. Para eludir esta orden en beneficio de la defensa aérea del Reich acudí a un sencillo recurso. Como los Grupos del Este estaban bloqueados por Hitler, nos conformamos con escuadrones, y el resultado finalmente fue el mismo. Cada grupo de caza del frente Oriental y Noruega tuvo que ceder un escuadrón para, la defensa del Reich, y recibió la orden de reconstituir inmediatamente la unidad cedida. En la práctica, este procedimiento no implicaba ningún debilitamiento de las fuerzas del frente Oriental, pues de todos modos el promedio de sus efectivos no alcanzaba al 50 por 100 de las dotaciones que les correspondía según la organización. Los escuadrones extraídos eran dotados con aviones en el Reich, y pasaban a reforzar a los grupos existentes como cuarto escuadrón. De esta manera aumentamos los efectivos de los regimientos en la defensa aérea de 9 a 12 escuadrones, y de 124 a 160 pilotos y aviones. Por lo demás, se evidencio al breve tiempo que los pilotos trasladados del Este al Oeste debían luchar con grandes dificultades, a causa de las condiciones de combate completamente distintas que tenían que afrontar en el nuevo escenario de sus actividades.

Primera creación de reservas

Aquellos esfuerzos que emprendimos durante todo el invierno y contra toda clase de resistencia tuvieron éxitos, que sin embargo amenazaban ser absorbidos por una intensificación jamás vista de la ofensiva aérea aliada. La marcha incesante de la «rueda de molino de ataque» aliada, provoco un grave desgaste en nuestras fuerzas de defensa. Si una unidad, durante algunos días, no entraba en contacto con el enemigo —lo cual era cada vez más raro— su fuerza en condiciones de operar volvía a ascender rápidamente a un 70 u 80 por 100 de su efectivo total. Después del próximo combate volvía a descender. Si seguían luego dos, tres o cuatro días continuos de combate, los efectivos disponibles ya se reducían al 30 o 40 por 100, para disminuir vertiginosamente, de continuar las operaciones, hasta llegar a un nivel inoperante. Por otra parte, como no podíamos modificar o eludir la orden del alto mando, de combatir toda incursión sobre territorio del Reich, con todas las fuerzas disponibles, se hacía necesario encontrar una solución que evitara / tan irresponsable «quemazón» de las fuerzas existentes.

Por lo tanto, propuse al comandante en jefe abandonar el sistema aplicado hasta entonces, o sea el de completar constantemente el personal y material de las unidades con el propósito de aumentar o, por lo menos, conservar los efectivos de las mismas, y constituir, en cambio, una reserva. Esta se llevaría a la batalla como fuerza adicional compacta, una vez completados sus efectivos y concluida su instrucción.

Las experiencias demostraron muy pronto que un tercio de las Unidades que era retirado de las operaciones, llegaba al poco tiempo al mismo nivel y aún superaba la fuerza de los otros dos tercios en conjunto, que habían continuado combatiendo y recibiendo sus reemplazos. Goering había

aprobado mi sugerencia bajo la condición de que la fuerza empleada en operaciones no disminuyera sus efectivos, lo que pudo ser satisfecho transfiriendo (el tercio citado) los aviones y pilotos necesarios desde las unidades destinadas a la reserva, a la fuerza en operaciones. Impuso como segunda condición, que se alcanzara en cierto tiempo, mediante las medidas expresadas y otras más, una fuerza disponible para la defensa del Reich, compuesta por 2000 pilotos y aviones de caza, incluyendo la reserva. ¡Por fin disponía del apoyo necesario de «arriba» para la materialización de mis planes! La flota aérea del Reich, el primer cuerpo de caza, todas las divisiones de caza, la organización de instrucción y reemplazo de caza, el cuartel maestre general, el director general de material y la comisión técnica de producción de caza, me apoyaron con entusiasmo en mis gestiones, y teníamos motivo para abrigar la esperanza de poder emprender a corto plazo medidas decisivas para fortalecer la defensa aérea nacional diurna. Una reserva de mayores proporciones, que empezara a operar de un golpe, aún habría podido influir decisivamente en la situación aérea general. Hacia fines de mayo de 1944, la reserva de caza ya alcanzaba a 450 aviones.

Pero entonces sobrevino la invasión y echo por tierra todos nuestros proyectos.

Sería inexacto decir que esta operación nos alcanzo como un hecho absolutamente sorpresivo e inesperado. Por el contrario, hacía tiempo que tal amenaza pesaba sobre el alto mando alemán y sobre cada uno de nuestros soldados en el Oeste como grave prueba de nervios, y la sorpresa se redujo finalmente al lugar y la hora en que se produjo el evento. La invasión, como gran acontecimiento llamado a decidir el desenlace de la guerra, había sido objeto de toda clase de publicaciones, especialmente del lado aliado. Y

desde comienzos de 1944 se multiplicaron los indicios de que en breve seguirían los hechos a las palabras.

El plan definitivo fue convenido por Roosevelt y Churchill en la conferencia que en agosto de 1943 celebraron en Quebec, y los Estados Mayores generales de los aliados se dedicaron sin perdida de tiempo a su preparación. Propusieron a los jefes de gobierno, en noviembre de aquel año, un plan de operaciones que entro en la historia de la guerra con el calificativo de *Overlord*. Indudablemente fue Roosevelt quien tuvo la voz cantante en aquella reunión, pues Churchill tampoco entonces había hecho abandono de sus planes relativos al Mediterráneo y los Balcanes. La estrategia mediterránea fue siempre su *hobby* personal, al cual se dedico —muchas veces ante las lamentaciones de sus consejeros— desde la fracasada empresa de Salónica durante la primera Guerra Mundial, pasando por sobre las aventuras de Grecia durante y después de la segunda Guerra Mundial, hasta la no muy reciente visita oficial del mariscal Tito a Londres.

Es posible que la estrategia política de Churchill hacía el fin de la segunda Guerra Mundial, fuera influida por la reflexión de que una concentración de todas las fuerzas del Oeste para la invasión de Europa Occidental, debía tener como primer objetivo el rescatar a los Balcanes de la atracción del expansionismo soviético, temor que los acontecimientos ulteriores confirmaron plenamente. Quizá el primer ministro entrevió ya entonces cual sería algún día el destino del Viejo Mundo. Aún en Quebec acepto la invasión de Francia únicamente bajo la condición de que su realización no excluyera ninguna oportunidad para realizar operaciones en el Mediterráneo, y renuncio a esta exigencia bajo la presión de Stalin, cuando se encontró con este y Roosevelt en Teherán, el 28 de noviembre de 1943. El jefe

del gobierno soviético exigió en aquella oportunidad categóricamente, que también fueran empleadas para la invasión de Francia las fuerzas de los aliados Occidentales ubicadas en el Mediterráneo. Al propio tiempo rechazo decididamente la idea de una invasión de los Balcanes. La concesión máxima, a la cual finalmente se avino, consistió en aprobar un desembarco en el Sur de Francia, coordinado con la invasión del Noroeste de dicho país. Al mismo tiempo el ejército rojo, debía lanzarse desde el Este al asalto de la «fortaleza europea», acción cuyo plazo de ejecución fue fijado para mayo de 1944.

Desde aquel momento toda la capacidad de las fuerzas aéreas británicas y norteamericanas fue dedicada a la preparación de la invasión. En enero de 1944 Eisenhower se dirigió a Londres para hacerse cargo del mando supremo de todas las fuerzas aliadas que intervendrían en la invasión.

Ofensiva aérea ininterrumpida

Como comandante y responsable al propio tiempo del mando de la guerra aérea, actuaba bajo su mando el mariscal del aire británico Tedder, quien tenía la función de coordinar las operaciones del comando de bombardeo británico, dirigido por el mariscal del aire Harris, con la acción de las fuerzas aéreas norteamericanas estratégicas en Europa, que estaban al mando del general Spaatz. La estrategia del *round-the-clock-bombing*, fue mantenida y perfeccionada. Según opiniones norteamericanas, esta cooperación sin embargo habría sido más íntima y efectiva aún, si los británicos no hubieran puesto de manifiesto tanta susceptibilidad en las relaciones de mando.

La misión asignada a las fuerzas aéreas aliadas en aquella

etapa preparatoria de la invasión se manifestó con mucha claridad en el mensaje de Año Nuevo que para la fecha de 1 de enero de 1944 dirigió el comandante en jefe de las fuerzas aéreas norteamericanas a los generales Doolittle y Twining (8.ª y 15 A. A. F.) y en el cual expresaba: «Es un hecho real que la invasión no puede ser realizada mientras no haya sido anulada la Luftwaffe. Impongo consiguientemente a ustedes la obligación de aniquilar a la Luftwaffe dondequiera se encuentre: ya sea en el aire, en tierra o en las fábricas».

La encarnizada resistencia con la cual los bombarderos británicos y norteamericanos tropezaron en el otoño de 1943 en sus ataques diurnos y nocturnos, así como las graves pérdidas que los caracterizaron, habían probado la veracidad del aserto. Parecía, en efecto, que los bombardeos aliados, en vez de paralizar el esfuerzo de guerra alemán, tenía la virtud de movilizarlo. Ostensiblemente los anglosajones, como lo hicimos nosotros durante la batalla de la Gran Bretaña, sobrestimaron los efectos de los ataques aéreos frente a la voluntad de resistencia de un pueblo empeñado en la lucha. Cuando nosotros reconocimos nuestro error, en 1940, nos faltaban los medios para intensificar los bombardeos contra Gran Bretaña. En cambio, hacia fines de 1943, Estados Unidos y Gran Bretaña aún distaban mucho de haber escalado el punto máximo de su potencial aéreo. En noviembre de aquel año ya esbozaron una nueva ofensiva aérea contra nuestra industria aeronáutica, la cual, empero, no llego a vías de realización a causa de las condiciones atmosféricas determinadas por la proximidad del invierno.

En aquel noviembre de 1943 no hubo, en efecto, un solo día de buen tiempo. Alemania se hallaba cubierta casi permanentemente por una compacta capa de nubes. Hacía tiempo que la nubosidad había dejado de ofrecer protección,

durante las horas de la noche, contra los bombardeos estratégicos de zona. Por el contrario, cuanto más cubierto se hallara el cielo y más obscuras fueran las noches, con tanta mayor seguridad debíamos contar con la aparición de los bombarderos británicos, capacitados para alcanzar con exactitud sus blancos, a través de las nubes, con la ayuda de sus aparatos de radar. Los norteamericanos en cambio no habían operado hasta entonces durante las horas del día si las nubes los despojaban de la clara visión de los blancos a atacar. Se habían aferrado a su método de cubrir el blanco con alfombras de bombas en ataques de precisión. Pero ahora cambiaron de sistema. Sin duda fueron primordialmente razonamientos de conveniencia los que hasta entonces los habían apartado del bombardeo estratégico de zona. En su criterio, el ataque de precisión era más efectivo. Pero, bajo el imperio de las condiciones del tiempo, pasaron a la técnica que los británicos habían aplicado en sus incursiones nocturnas desde un comienzo y cuya utilidad estos siempre habían sostenido.

Si bien el Estado Mayor general norteamericano debía estar consciente de que con semejantes métodos de operación no lograría lastimar en medida mayor a la industria bélica alemana, seguramente le sirvió de consuelo en dicha reflexión la idea de que también el potencial humano alemán constituía para sus aviones un objetivo rendidor. El coronel H. A. Berliner, por ejemplo, expuso en un memorándum dirigido el 25 de octubre de 1943 al general Eaker, que los bombardeos de zona, aparte de sus efectos sobre la moral de la población civil, de todas maneras constituían un ataque directo contra el potencial humano enemigo, que debía ser considerado como un factor crítico en la industria bélica alemana.

Resolviose, pues, aplicar provisionalmente, también en

los bombardeos diurnos norteamericanos, la técnica de bombardeo inglesa. Se había ampliado y perfeccionado el sistema H2S en Estados Unidos, donde se le dio la denominación de H2X. No era precisamente una «maravilla de exactitud», según se expresa en informes norteamericanos. Sobre las pantallas de los aparatos de puntería que los artilleros de los bombarderos tenían ante su vista, las extensiones de agua aparecían como manchones obscuros, las de tierra más claras, y sobre estas últimas las ciudades se destacaban como puntos muy luminosos. Por supuesto era imposible alcanzar con este aparato y con precisión a blancos clave.

Fueron 539 B-17, con una fuerte escolta, los que el 3 de noviembre de 1943 efectuaron, encima de una capa de compactas nubes, el primer ataque de esta nueva serie, dirigido contra Wilhelmshaven. Nuestros cazas no consiguieron realizar un contraataque concentrado. Los pocos que lograron atravesar la capa de nubes se encontraron frente a los centenares de cazas enemigos, en una situación de desesperante inferioridad. Fueron derribados únicamente siete de los cuatrimotores incursores, la mayoría por la artillería antiaérea. En noviembre de 1943 se registraron nueve de estos ataques norteamericanos en gran escala. También en diciembre imperaron aproximadamente las mismas condiciones atmosféricas. En ese mes, la 8.ª A. A. F. arrojo sobre Alemania la carga total más grande lanzada hasta entonces, o sea 13 142 toneladas de bombas, superando así por primera vez la cantidad mensual de los británicos.

Con la ayuda del radar era más fácil atacar ciudades situadas en la costa y con preferencia sobre una entrada de mar muy pronunciada o en las riberas de un río. Fue por este motivo que Bremen, Kiel y Wilhelmshaven fueron blancos

tan repetidos en las primeras semanas de la nueva etapa de bombardeos norteamericanos a ciegas. Aquellas ciudades experimentaron grandes sufrimientos; Bremen tuvo que soportar seis ataques de gran magnitud, en solo cinco semanas.

Lucha contra la producción alemana de cazas

Si bien los norteamericanos mismos atribuían pocos efectos prácticos a este tipo de ataque, estos tuvieron repercusiones importantes sobre el poder combativo de nuestra arma de caza. Para las tripulaciones norteamericanas, aquella época fue un respiro, con el consiguiente fortalecimiento de su moral. Después de las graves pérdidas del otoño, estas operaciones no implicaban mayores riesgos para las tripulaciones norteamericanas. En el informe de un piloto norteamericano figura la observación: «Esta fue mi 25 misión. Ninguna me pareció menos peligrosa que ella». En cambio nuestros cazas, en operación forzada, bajo pésimas condiciones del tiempo y con pérdidas elevadas, causadas por aquellas y por el combate propiamente dicho, soportaron exigencias y crisis extraordinarias. El hecho de que los norteamericanos, con su adopción del bombardeo a ciegas, durante los meses de invierno; no nos concedieron la menor pausa, afecto profundamente la substancia del arma de caza. Sufrieron los primeros quebrantos nuestras esperanzas de poder responder con éxito a los bombardeos de precisión contra nuestra industria, cuya reanudación era de esperar con la llegada del buen tiempo. Si no conseguíamos ya completar la regeneración de la defensa aérea del Reich, mediante la cumplió de reservas, nos quedaban como únicos y últimos

recursos los cazas a reacción y las «armas V».

Los norteamericanos aprovecharon el primer día un tanto despejado, el 11 de enero de 1944, para efectuar un ataque contra la industria aeronáutica de Alemania Central. Cuán importante consideraban este objetivo lo aclara el hecho de que decidieran esa operación a pesar de no disponer sino de un solo grupo de Mustangs de escolta, en condiciones de acompañar a los bombarderos hasta los blancos. Los once grupos de Thunderbolt, y dos de Lightning, de la A. A. F., así como seis escuadrones de Spitfires de la R. A. F., debieron abandonar a los bombarderos a su suerte a 100 o 150 kilómetros de los blancos a atacar. Solo una de las tres olas de bombarderos, que con un número total de 663 B-17 y B-24, atravesaron la costa de Holanda, disponía de escolta de Mustangs.

Sobre Holanda y el noroeste de Alemania había aquella mañana, a unos 1500 metros de altura, una tenue capa de nubes, que termino por disgregarse al este del río Weser. Sobre la zona de los blancos: Magdeburgo, Halberstadt, Merseburg, Dessau, reinaba buenas condiciones de visibilidad. Nuestras unidades de caza, tuvieron que atravesar en su zona de partida en el oeste de Alemania, una capa de nubes de 400 a 500 metros de espesor. No obstante, fue posible lanzar contra el adversario las fuerzas de la 1.ª, 2.ª y 3.ª división de cazas, en una concentración casi completa. De 239 cazas que efectuaron su salida, 207 entraron en contacto con el enemigo. En la zona de Rheine, Osnabrueck, Hildesheim, así como sobre la propia zona de los blancos, se desarrollaron violentos combates, extraordinariamente favorables para nosotros. Durante el vuelo de regreso, los incursores fueron atacados por nuestros cazas en su segunda salida, desde el sur de Bremen hasta la frontera holandesa, donde fueron recibidos nuevamente por

la escolta.

En un informe norteamericano se afirmo entonces que la Luftwaffe, evidentemente, no había perdido nada de su capacidad para convertir en operación de riesgo toda tentativa de efectuar, sin escolta, una penetración profunda en el territorio del Reich. Incluso habría mejorado en cierto modo su táctica desde octubre (ataque a Schweinfurt). Nunca —expresa además el informe— los cazas alemanes habían permanecido tanto tiempo en contacto con las formaciones de bombarderos, y habían esperado hábilmente el instante en que la escolta era más débil, para atacar, primeramente con cohetes, desde fuera del alcance del fuego defensivo de los incursores, para luego lanzar ataques concentrados con armas convencionales. Las pérdidas en esa operación habrían sido de 60 bombarderos.

El diario de guerra del primer cuerpo de caza alemán, a su vez registra aquel día como de éxitos especialmente notables. Cuán dura fue la lucha, lo demostraron las pérdidas propias que sumaban 39 cazas, mientras los primeros informes de combate justificaban un cálculo de 105 bombarderos derribados. Es incomprensible que parte de ellos hayan sido contados por partida doble, por participar en su derribo, en la mayoría de los casos, varios cazas conjuntamente;

Las graves experiencias reunidas aquel día sobre Alemania afirmaron la voluntad del alto mando aliado de acelerar lo más pronto posible la proyectada gran operación contra la industria aeronáutica del Reich. Según el testimonio de los generales Spaatz y Anderson, la destrucción del arma de caza alemana se había convertido en asunto que reclamaba apremiante prioridad, suficiente para justificar su realización, aun a costa de los más grandes riesgos y de pérdidas extraordinarias. La operación, a la que

se dio la denominación de Argument, preveía ataques coordinados de precisión de las fuerzas aéreas norteamericanas emplazadas en Gran Bretaña e Italia, así como nocturnos de la R. A. F., contra los fábricas de aviones en todo el territorio del Reich, y en especial contra las plantas de montaje final de cazas bimotores. La proyectada participación de la 15 A. A. F. emplazada en Foggia, se cumplió solo en parte, pues sus efectivos eran requeridos con urgencia para el apoyo de las fuerzas terrestres aliadas en la cabeza de puente de Anzio-Nettuno.

El 19 de febrero, aclara el tiempo sobre Alemania. La concentración de fuerzas más poderosa jamás observada hasta entonces, integrada por aproximadamente 1000 bombarderos pesados, más 17 grupos de cazas de escolta norteamericanos y 16 escuadrones de cazas británicos, está lista para despegar de sus bases en el sudeste de Inglaterra. En la noche del 19 al 20 de febrero la R. A. F. realiza contra Leipzig un ataque del tipo de Hamburgo, para debilitar las defensas alemanas y preparar la operación de las fuerzas norteamericanas prevista para el día siguiente.

La «gran semana»

En las primeras horas del 20 de febrero la armada aérea despega hacia sus blancos que se encuentran en la zona Braunschweig, Leipzig, Oschersleben, pero también más al Este, hasta Tutow y Posen. Según las experiencias de enero y octubre, los norteamericanos calculan de antemano la pérdida de 200 bombarderos. Pero los cazas alemanes no logran repetir sus hazañas defensivas anteriores. Solo 21 bombarderos derribados constituyen un precio muy barato para el éxito de la operación. Y en la noche siguiente, 600

bombarderos británicos atacan a Stuttgart. El 21 de febrero, son blanco de ataques norteamericanos la industria aeronáutica de Braunschweig y varias bases aéreas. Al día siguiente, les toca el tumo a blancos de la misma índole en Alemania Central, por segunda vez, y además a los de Regensburg. El 23 de febrero, incursiona también una cumplió de la 15 A. A. F. y bombardea desde Italia la ciudad de Steyr, que el día 24 vuelve a ser su objetivo. Al mismo tiempo, los bombarderos de la 8.ª A. A. F. atacan simultáneamente a Schweinfurt, Gotha, Tutow, Kreising y Posen. Y en la noche del 24 al 25 de febrero termina la «gran semana», como la propaganda aliada denomina a esta serie de grandes bombardeos a las industria aeronáutica, con un ataque combinado de la 8.ª y 15 A. A. F. contra Regensburgo. Esta última acción constituye un gran fracaso para los norte-americanos, pues pierden en ella 64 cuatrimotores. Son los bombarderos que incursionan desde el Sur los que deben, soportar la mayor parte de la lucha con los cazas alemanes. Son unos 400, sin escolta; solo 176 aparecen sobre la zona del blanco, y de estos son derribados 33, lo que significa el 19 por 100 de las fuerzas atacantes, cuota de pérdidas que, de repetirse, sería insostenible. Tampoco los norteamericanos pueden soportar para sus aviones y tripulaciones una vida de solo cinco o seis ataques.

A despecho de la abrumadora superioridad numérica del enemigo y de sus aviones mejores, y a pesar de que la calidad de nuestro personal iba declinando cada vez más, nuestro principio de «masa contra masa», aplicado hábilmente por los organismos de mando de cazas, había logrado otra vez más un impresionante triunfo defensivo. La propaganda aliada por su parte exagero considerablemente la magnitud de los efectos logrados por los bombarderos. La «gran semana» constituyo durante muchos días la sensación

principal de la prensa aliada, y también el alto mando aliado sobrestimo, según reconoció más tarde, la efectividad de los bombardeos, al propio tiempo que no hacía la debida justicia a la capacidad de recuperación de la industria alemana. De todos modos, por un tiempo se prescindió de la repetición de los ataques contra nuestra industria aeronáutica. Meses después los adversarios comprobaron que nuestras plantas de producción aeronáutica distaban mucho de estar liquidadas y por nuestra parte esperábamos entonces, a pesar de los daños superficiales, que el mando enemigo perseverara en aquellos sus errores.

En los seis días de la «gran semana» los norteamericanos lanzaron sobre nuestras fábricas de aviones, 10 000 toneladas de bombas, y los británicos, 9198. Para transportar estas cargas, se cumplieron 3800 salidas de bombarderos norteamericanos y 2351 de británicos, a los que se agregaban 3673 de cazas en misión de escolta. Los yanquis perdieron 226 bombarderos y 28 cazas, con un total de 2600 tripulantes, mientras que las pérdidas británicas importaron 157 bombarderos.

La confrontación de las pérdidas norteamericanas y británicas dio la notable comprobación de que, por primera vez en la guerra, la cuota de pérdidas británicas en los ataques nocturnos fue, con 6,6 por 100, superior a la diurna norteamericana de un 6 por 100. Nuestros cazas nocturnos habían alcanzado nuevamente una apreciable eficacia y obtuvieron sus éxitos más señalados hasta entonces cuando los británicos atacaron a Leipzig, durante la «gran semana». Se introdujeron desde el principio en la «corriente de bombarderos», y en una batalla aérea nocturna de varias horas derribaron 83 de aquellos aparatos pesados británicos. Posteriormente, en la noche del 30 al 31 de marzo de 1944, los cazas nocturnos infligieron a la R. A. F. la derrota nocturna

más grande de la guerra, cuando el mando logro llevar las fuerzas de caza nocturna en forma concentrada contra el enemigo, acosándolo en el vuelo de idea, sobre la misma zona del blanco, y en su vuelo de regreso: 95 cuatrimotores derribados fueron el resultado de esta acción nocturna.

En cuanto a la caza diurna, por aquella época, marzo de 1944, para colmo, se le adjudicaron tareas adicionales. Después de aquel golpe supuestamente mortal contra la industria aeronáutica alemana, los cazas norteamericanos recibieron orden de pasar de la lucha defensiva, es decir, del amparo de las formaciones de bombarderos incursores, a la ofensiva. El general Kepner, a cuyo mando estaban confiadas las fuerzas de caza de la 8.ª A. A. F., recibió de Spaatz la orden de enfrentar con sus cazas a los cazas alemanes donde los encontrara. Entonces la superioridad de los cazas yanquis pudo desplegarse en todo su valor. Ya no estaban pegados a las pesadas y lentas formaciones de bombarderos y se apoderaron de la iniciativa. Donde quiera aparecieran los nuestros, los cazas norteamericanos se abalanzaron sobre ellos y pasaron a atacar nuestros aeródromos en vuelo rasante. En ninguna parte estábamos fuera de su acción y debimos refugiarnos en nuestras propias bases en el territorio del Reich. Apenas nuestros cazas despegaban, así como durante la reunión, al tomar altura y en la aproximación, cerca de las formaciones de bombardeo, durante el vuelo de regreso o el aterrizaje e incluso después de efectuado este, los cazas norteamericanos atacaban incesantemente con su abrumadora superioridad numérica. ¡Nuestra arma de caza se había convertido en «arma de los cazados»! Pero tampoco esta situación nada pudo alterar en la impenitente orden: «¡Atacar únicamente a los bombarderos enemigos!». La cadena de los errores que arrastraban al arma de caza alemana hacia el precipicio fue

prolongada con algunos eslabones más. Nuestra única esperanza consistía en la formación de reservas, que habría de elevar los efectivos del arma a aproximadamente 2000 aviones.

La «gran semana» no fue sino la primera de una serie de operaciones aéreas cuidadosamente planeadas y que tenían sin excepción el mismo fin: Ablandar el continente europeo para la invasión, Las acciones sucesivas se extendieron en parte sobre largos plazos de tiempo y se superponían cronológica y geográficamente. A cada una le precedía una encarnizada lucha interna por la prioridad, en la cual se hacían valer no solo los puntos de vista distintos de los aliados, sino también los de las diferentes armas y los de sus comandantes responsables. Así, por ejemplo, la dirección británica, muy comprensiblemente, consideraba el ataque a las bases alemanas de lanzamiento de armas «V», en el Canal, como la misión más importante. Eisenhower en cambio abogaba por grandes ataques a la red de comunicaciones francesas, para abrir así a sus tropas de invasión los portones de Europa. Spaatz, a su vez, hacía valer el criterio —más tarde confirmado— de que lo más urgente de todo era el aniquilamiento de la producción alemana de combustibles sintéticos. En cambio, pudieron ser incluidos sin dificultades en los planes aliados los ataques a los aeródromos y la organización de tierra de la Luftwaffe en Francia, así como los dirigidos contra la muralla Occidental (*Atlanticwall*), como parte integrante de los preparativos para la invasión.

La paralización de las vías de comunicaciones abre las puertas a la invasión

Eisenhower salió vencedor en el debate sobre las prioridades. El 25 de marzo de 1944 ordeno el inmediato comienzo de los ataques a los centros ferroviarios del norte de Francia y Bélgica. Estas acciones habían sido esbozadas por peritos en la materia y contemplaban la paralización de la red de comunicaciones de Europa Occidental, mediante ataques a las vías férreas, los puentes, las estaciones y las instalaciones de cambios. El plan preveía para Francia, la destrucción de un total de 100 empalmes ferroviarios y de otros 500 en Alemania. Sin embargo existían poderosos factores en contra de tal plan. Entre ellos el hecho de que había que contar, si este se realizara, con la pérdida de aproximadamente 150 000 vidas en la población civil francesa, evento que seguramente no sería muy adecuado para crear en el país a liberar una atmósfera muy favorable a la invasión. Además solo la quinta parte de la red ferroviaria francesa servía a los fines militares alemanes. La capacidad de los alemanes para reconstruir sistemas de comunicación dañados aún no era conocida en toda su amplitud, pero a raíz de las experiencias reunidas debía ser justificada como muy elevada. Bajo esta impresión, Churchill declaro aún en mayo de 1944, en una carta a Roosevelt, que «no estaba convencido de la sabiduría de aquel plan».

La 9.ª A. A. F. táctica, emplazada en Inglaterra, comenzó en marzo de 1944 con el bombardeo de blancos ferroviarios franceses. Hasta fines de abril había descargado ya 33 000 toneladas de bombas. Los efectos militares, sin embargo, fueron insatisfactorios. En mayo la ofensiva contra los ferrocarriles fue llevada a la culminación: desde Inglaterra e Italia atacaban día y noche bombarderos livianos, medianos y pesados, los blancos ferroviarios hasta muy adentro del territorio del Reich. En los últimos días de mayo se emplearon centenares de cazas y cazas bombarderos que se

dedicaron al ataque de trenes en marcha. Tan solo en Francia inutilizaron 475 locomotoras que, acribilladas, obstruían las vías. Unidades especiales de «Marauders» la emprendían a su vez contra los puentes. En total, y hasta el instante de la invasión, las fuerzas aéreas estratégicas enemigas, lanzaron sobre las vías de comunicaciones en Europa Occidental, la fabulosa cantidad de 71 000 toneladas de bombas. No obstante, el tránsito en ningún momento pudo ser paralizado del todo.

Tampoco constituyo un éxito completo la acción contra nuestras bases de lanzamiento de armas V. Ya a principios de 1942 el servicio de inteligencia británico había recibido informaciones alarmantes sobre nuevas armas secretas que se ensayarían en Peenemuende. Un año después, en mayo de 1943, la central competente en Londres poseía ya fotografías de las instalaciones de prueba de estos nuevos proyectiles, sobre las cuales descubrió, en imagen infinitesimalmente pequeña, la primera bomba voladora V-1.

Al mismo tiempo los británicos observaron en la costa del Canal, opuesta a su isla, construcciones tan amplias como misteriosas erigidas por los alemanes. Una extrema preocupación se apodero de su alto mando, y la R. A. F. se preparo para una gran operación, a la que se dio el nombre de *Crossbow* y que debía combatir las armas alemanas en la investigación, el ensayo, la fabricación, las rampas de lanzamiento e incluso durante su aproximación en el aire. En la noche del 17 de agosto de 1943 una formación de 597 bombarderos de la R. A. F. se abalanzo sobre Peenemuende. Los daños y las pérdidas fueron apreciables, y entre los 700 muertos se hallaban hombres de ciencia y especialistas insustituibles.

No obstante, el desarrollo y los preparativos de la gran ofensiva con las armas y continúan imperturbables. El 23 de

enero de 1944 Eisenhower señala, en una carta al general Arnold, la posibilidad de que los alemanes terminen sus tareas respectivas aun antes del comienzo de la invasión, desbaratando la misma con los nuevos elementos de combate. Para la anulación de las instalaciones de lanzamiento, que aparecen en medida siempre creciente en todas las partes de la costa del Canal, solo parecen ser adecuados los ataques norteamericanos de precisión. Por otra parte, según los británicos tuvieron ya ocasión de comprobar, aquellos blancos eran invulnerables a los bombardeos nocturnos de zona. En el campo de ensayos de *Eglin Field*, en la península de Florida, en Estados Unidos, son levantadas con gran derroche de materiales, imitaciones lo más parecidas posibles a las rampas de lanzamiento alemanas, para ensayar los mejores procedimientos de ataque contra ellas. En estas pruebas se distinguen los Thunderbolts y otros cazas bombarderos en vuelo rasante.

Hasta la invasión se lanzan sobre las bases de armas «V» en la costa del Canal, 36 200 toneladas de bombas; las pérdidas, especialmente las causadas por la artillería antiaérea liviana, son grandes y los éxitos dudosos. Sea como fuere, los aliados suponen que aquellos ataques han de postergar el comienzo del empleo de la nueva arma alemana tres o cuatro meses, como mínimo. Diez días después del comienzo de la invasión las primeras bombas voladoras cruzan raudamente el Canal. La última es lanzada pocos días antes de la capitulación. Al propio tiempo son disparados constantemente cohetes V-2.

Penuria peligrosa: falta de combustible

La más efectiva de todas las operaciones aéreas

estratégicas de los aliados contra el Reich, fue la dirigida contra el abastecimiento de combustibles. Fue ella efectivamente la que asesto el golpe mortal a la Luftwaffe. Al echar una mirada retrospectiva, hoy no se comprende con facilidad por qué los aliados emprendieron esas acciones tan tardíamente y después de haber experimentado en otras operaciones pérdidas tan graves, pues la cuestión de los combustibles fue siempre un factor crítico para la dirección de la guerra por parte alemana. Durante el último año de paz, en 1938, Alemania tuvo un consumo total de 7,5 millones de toneladas, de las cuales hubo que importar las dos terceras partes. A comienzos de la guerra solo existían reservas para seis meses. Cuando la contienda se extendió más allá del plazo previsto en los primeros cálculos, se procedió a intensificar enormemente la producción de combustibles sintéticos. En 1943 la producción anual ya superaba los 6 millones de toneladas, y juntamente con las importaciones de petroleo crudo de Rumania y Hungría, que llegaban a 2 millones de toneladas, a duras penas fue posible satisfacer las necesidades. En el año 1944, la producción en las plantas de hidrogenación ascendió verticalmente, hasta que en mayo del mismo año dieron comienzo los grandes ataques aéreos aliados.

Otra vez más la operación aliada respondió a un plan minucioso, preparado con gran acierto y habilidad. El mismo comprendió aproximadamente 80 blancos relacionados con la producción de combustible, y situados en la región del Ruhr, en Silesia y la zona de Ploesti. El 90 por 100 de la producción total se elaboraba en 54 plantas diferentes, de las cuales 27 tenían primordial importancia.

La ofensiva se inicio en la segunda quincena de abril de 1944 por medio de ataques de bombarderos pesados norteamericanos procedentes de Italia contra las

instalaciones petrolíferas de Ploesti. El 12 de mayo le siguió el primer gran bombardeo diurno contra nuestras plantas de hidrogenación. Durante las horas de la mañana de aquel día, 935 bombarderos norteamericanos, escoltados por más de un millar de cazas, sobrevolaron la costa holandesa y belga en dirección a Francfort del Main, para atacar desde allí la zona industrial de Alemania Central. Aproximadamente 150 bombarderos siguieron vuelo en dilección Este, penetrando por Karlsbad en la zona de Praga para atacar la planta de hidrogenación de Bruex.

La defensa activa alemana respondió al atacante con más de 400 cazas, pero no logro hacer llegar hasta el mismo adversario más que una «formación especial de combate», la cual obtuvo buenos resultados en la zona de Francfort. Las demás ya fueron atacadas durante su reunión por cazas enemigos y envueltos en duros combates, que determinaron graves pérdidas. Solo un *wing* norteamericano fue dispersado, por medio de ataques en masa concentrados desde delante; en pocos minutos perdió la mitad de sus aviones, salvándose del aniquilamiento total gracias a que los yanquis enviaron en su ayuda cazas asignados a otras formaciones. También durante el vuelo de regreso los bombarderos, después de haber arrojado sus cargas sobre Zwickau, Merseburg-Leuna, Bruex, Luetzkendorf y Boehlen, sufrieron ataques de nuestros cazas, que levantaron vuelo por segunda vez, y de cazas nocturnos lanzados adicionalmente a la lucha, obteniéndose en esta oportunidad éxitos especialmente contra aviones rezagados y grupos sin escolta. Los norteamericanos informaron sobre la pérdida de 46 bombarderos, mientras los alemanes indicaron 72 derribos seguros de bombarderos, con la pérdida de 65 aviones propios.

Habíamos reunido todas las fuerzas disponibles, pero

debimos reconocer también que no habíamos conseguido impedir el ataque a uno de los puntos más neurálgicos de nuestro potencial de guerra, ni inferir al enemigo pérdidas suficientes como para que este considerara imprudente la repetición de semejantes operaciones.

Las plantas industriales atacadas habían sufrido sensibles daños y los norteamericanos afirman haber destruido, en las instalaciones de Leuna, también un edificio en el cual se realizaban ensayos de física nuclear con agua pesada.

Mientras las acciones de la 15 A. A. F. contra Ploesti y las demás zonas petrolíferas de Austria, Hungría y Yugoslavia continuaban, la R. A. F. se dedico, con gran eficiencia, al minado nocturno del cauce del Danubio, a fin de bloquear la vía fluvial a los transportes de combustibles líquidos al Reich, que por la escasez de vagones tanques, se había vuelto más y más importante. El 28 y el 29 de mayo los norteamericanos dirigieron nuevos golpes contra nuestras plantas de hidrogenación, si bien no con fuerzas tan poderosas como antes. Fueron alcanzadas en esta ocasión Ruhland, Magdeburg, Zeitz, Leuna, Luetzkendorf y Poelitz. Mientras tanto, también la R. A. F. había incluido en su programa nocturno la destrucción de nuestro abastecimiento de combustibles.

Ya en junio de 1944, mes del comienzo de la invasión, se hicieron sentir efectos muy graves causados por aquella ofensiva concentrada. La elaboración de combustibles líquidos descendió vertiginosamente, hasta el punto de ser ya incapaz de satisfacer las necesidades. Speer expuso, al ser interrogado por los aliados, que a partir de junio de 1944 ya no fue posible satisfacer los pedidos de gasolina de aviación de la Luftwaffe. Mientras hasta el fin de la guerra y mediante los mayores esfuerzos se había logrado mantener por lo menos una producción mínima de gasolina para

automotores y motores Diésel, el mantenimiento de las plantas que convertían el combustible normal en gasolina de aviación presentaba dificultades insalvables. Los adversarios pronto se apercibieron del tiempo que necesitábamos para la reconstrucción de las instalaciones afectadas y el restablecimiento de la producción. Y poco antes de cumplirse esos términos había que contar casi sin excepción con el consiguiente nuevo ataque devastador.

Por medio de severísimas medidas de economía y del empleo de las reservas estratégicas del O. K. W. (Comando Supremo de las Fuerzas Armadas), durante el verano de 1944 la demanda de combustible de la *Wehrmacht* aún pudo ser satisfecha penosamente. Pero a partir de septiembre del mismo año, la escasez adquirió caracteres insoportables. Su primera víctima fue la fuerza aérea. ¡En vez del mínimo de 160 000 a 180 000 toneladas que requería mensualmente, ya no se le podía suministrar más de 30 000! Con ello, la Luftwaffe quedo prácticamente paralizada. El Ejército sufrió penurias de combustible equivalentes durante el invierno subsiguiente.

Europa lista para ser invadida

Los bombardeos realizados por las fuerzas aéreas aliadas contra el abastecimiento de combustibles del Reich, fueron en efecto, el factor determinante que inicio el derrumbe de Alemania. Los mismos aliados se mostraron sorprendidos por los efectos logrados. Con un gasto de solo 5166 toneladas de bombas habían dado en la médula misma de la capacidad material de resistencia de Alemania. Habían arrojado siete veces ese tonelaje sobre las bases de las armas V, y catorce veces esa cantidad sobre el sistema ferroviario,

Fue después del comienzo de la invasión que reconocieron la importancia estratégica de las plantas alemanas de hidrogenación y las colocaron a la cabeza de la lista de prioridades.

Los británicos y norteamericanos comenzaron sus preparativos directos de invasión el 11 de mayo, mediante ataques aéreos contra aeródromos y demás instalaciones del sostén logístico de la Luftwaffe en Europa Occidental. Eligieron como blancos aproximadamente 100 aeródromos situados dentro de un círculo de unos 500 kilómetros alrededor de los lugares de desembarco previstos en Normandía. Aquellas bases en su mayoría no alojaban unidades aéreas pero fueron atacadas con tanta energía y persistencia que en el instante del traslado de nuestras fuerzas de caza a ellas, una vez iniciada la invasión, nos encontramos con un verdadero caos.

Simultáneamente eran bombardeadas las fortificaciones del *Atlanticwall*. Para mantener el secreto acerca de sus intenciones, los aliados no podían dirigir estos ataques exclusivamente contra las regiones costeras previstas para el desembarco. Por cada blanco situado en la zona correspondiente debieron atacar dos, situados fuera de ella. Los gastos fueron enormes y los resultados discutibles. Hasta el día de la invasión fueron arrojadas sobre los fuertes de hormigón en la costa del Canal y del Atlántica, 23 094 toneladas de bombas, y esta lluvia alcanzo su máxima intensidad veinte minutos antes del comienzo del desembarco.

La Luftwaffe apenas pudo obstaculizar estas operaciones. A los 12 837 aviones aliados disponibles para la invasión —¡entre ellos 5409 cazas!— se oponían de 80 a 100 cazas alemanes, correspondientes a la 3.ª flota aérea. El efectivo total de la Luftwaffe en todos los frentes y en esta

época, alcanzaba a 3222 aviones, entre ellos 1195 cazas diurnos, 434 cazas nocturnos y 153 cazas bimotores (estas cifras indican el total, del cual, como promedio, estaban en condiciones de ser empleados en operaciones alrededor de un 65 por 100). En Francia seguíamos disponiendo tan solo de dos regimientos de caza, que día a día eran lanzados contra un enemigo infinitamente superior, cuyo dominio aéreo no podían afectar. Debíamos emplear la masa de nuestros cazas para la defensa del territorio nacional, pues contrariamente a lo que esperaba el alto mando, o sea que en los días previos y posteriores al comienzo de la invasión se concentraría sobre aquella zona de operaciones la totalidad de las fuerzas aéreas enemigas, los norteamericanos y británicos proseguían casi sin interrupción su ofensiva de bombardeo estratégico contra el Reich, con el propósito de aferrar y debilitar continuamente nuestra defensa de cazas.

Al recibir la orden en clave «peligro amenazante en el Oeste», todos los efectivos de la defensa del Reich —excepción hecha de dos regimientos de caza de todo tiempo y los cazas bimotores— en total unos 600 aviones, debían ser lanzados a la zona de operaciones de la invasión. El alto mando había ordenado además que el 50 por 100 de las unidades se prepararan para una eventual actuación como cazas bombarderos, a fin de apoyar en vuelo rasante las tropas del ejército. En caso necesario, empero, los cazas debían intervenir hasta en un 100 por 100 en la lucha terrestre.

El alto mando partió, al emitir estas disposiciones, del acertado criterio de que la invasión debía ser rechazada instantáneamente o a más tardar a los diez días de su iniciación. Si esto no era posible —opinaba— habría que aceptarla como un hecho consumado. Por lo tanto, era fundamental trasladar a tiempo a la Luftwaffe para su

intervención inmediata. Sin embargo, para que esa iniciativa pudiera fructificar, habría sido necesario conocer previamente el lugar y la fecha del desembarco.

En las semanas y los meses precedentes, las fuerzas armadas en el Oeste, habían sido puestas en estado de alarma frecuente e inútilmente. Partiendo del flujo y reflujo de las mareas y las previsibles condiciones del tiempo, se esperaba la invasión con gran probabilidad para fines de mayo. El O. K. W. tendía hacia la opinión de que se operaría, a pesar de las poderosas fortificaciones allí existentes, entre Dieppe y Dunkerque, pero posiblemente también en la bahía del Sena. De este modo, el enmascaramiento de sus verdaderas intenciones por parte de los aliados, mediante la emisión de informaciones contradictorias, no dejo de surtir sus efectos. No fue posible realizar una exploración aérea adecuada sobre el Canal y los puertos de partida en la costa británica, a causa del dominio aéreo ejercido por el enemigo, y por ello el alto mando alemán permaneció en tinieblas al respecto, hasta el mismo instante del desembarco, y aún hasta después.

Al anochecer del 5 de junio de 1944, las fuerzas aéreas aliadas manifestaron una actividad extraordinaria. La radio británica emitió ordenes de sabotaje a los miembros de la resistencia francesa y poco antes de la medianoche anuncio incluso el inminente comienzo de la invasión. Minutos después se registraron los primeros aterrizajes de tropas aerotransportadas entre el Sena y el Orne. El gigantesco mecanismo aliado de invasión estaba en plena marcha en el aire, mar y tierra.

El comandante en jefe alemán en el Oeste seguía aún convencido de que la operación principal debía ser esperada en otro punto, y que el desembarco inicial no pasaba de servir a los fines de diversión o en todo caso no era más que

una operación secundaria. De tal manera se perdió mucho tiempo, y no se dio la orden en clave, hasta que finalmente, la Luftwaffe, por propia iniciativa, se resolvió a efectuar el traslado. Fue así como la Luftwaffe llego tarde para entrar en la fase más ardua de la guerra, que habría de causarle pérdidas como nunca las había experimentado antes.

CAPÍTULO XXXIII

¿DÓNDE ESTÁ LA LUFTWAFFE?

Cuando se confirmaron las primeras noticias referentes al desembarco de poderosas fuerzas anglo-americanas, cuando con ello se evidenció que comenzaba la batalla de invasión y que debía decidirse definitivamente la suerte de Alemania, la primera reacción en todos nosotros fue un suspiro de alivio. Se había materializado esa amenaza, que había sido meditada y discutida hasta el hartazgo en todas sus posibles manifestaciones y efectos. Aquella incertidumbre paralizante que había pesado sobre todos los planes y preparativos militares, había llegado a su fin. Nadie había dejado de valorar la trascendencia del futuro inmediato. Y sin embargo todos habían casi deseado que llegara el momento presente. Ahora había llegado, y se sabía a qué atenerse.

Mientras esa noche dos divisiones inglesas y dos norteamericanas de tropas aerotransportadas descendieron en Normandía, la flota de invasión, bajo la protección de cazas anglo-norteamericanos, se acercaba a la costa para forzar el desembarco principal. Las fuerzas aéreas que habían sido dispuestas para cooperar con las acciones de tierra se componían de los *Bomber Command*, *Fighter*

Command y *Coastal Command*, así como de la 2.ª fuerza aérea (táctica) de la R. A. F y la 8.ª y 9.a de la A. A. F., con lo que disponía en total de una cantidad de 6000 a 7000 aviones listos para entrar en acción. La 3.ª flota aérea alemana en cambio, con sus IX, X y II cuerpos aéreos, la 2.ª división aérea, el II cuerpo de caza y el grupo 122 de exploración, contaba según el parte diario de efectivos del 5 de junio de 1944, con solo 481 aviones, de los cuales 64 eran de observación y 100 de caza. El día que comenzó la invasión solamente pudieron enfrentar al invasor 319 aviones. Esto correspondía a una relación de fuerzas de 1 a 20 en el mejor de los casos.

Durante la noche aún se logró atacar con un grupo de bombarderos, a un convoy enemigo que se acercaba a la costa, aunque con mediano éxito. Durante el día, los cazas enemigos formaron sobre la zona de desembarco una densa pantalla aérea y cubrieron una amplia zona circunvecina con patrullajes de grandes fuerzas de cazas. Solo en dos casos lograron los cazas bombarderos alemanes, en el primer día de invasión, romper este cerco de protección y la pantalla, arrojando sus bombas sobre blancos en las playas de desembarco. Los Aliados tuvieron, prácticamente el dominio aéreo desde el primer instante de la invasión. Fue así que, tanto en el bando enemigo como en la propia tropa y la población civil, surgiera la pregunta: «¿Dónde está la Luftwaffe?». Las tripulaciones norteamericanas y británicas sabían, a raíz de sus incursiones al territorio del Reich, que el arma de caza alemana, si bien debilitada, aún subsistía, y continuaba siendo un serio factor a considerar. ¿Dónde estaba ahora? Si bien esta pregunta la formularon ellos, no sin cierto asombro y alivio a la vez, las tropas alemanas, en cambio, sobre cuyos hombros recaía todo el peso de la lucha de la invasión, lo hacían con amargura que aumentaba

constantemente.

No podían saber que, por haberse demorado la orden clave, no entraron en acción a su debido tiempo las medidas previstas por la Luftwaffe. Ignoraban de este modo que, al segundo día de la invasión, el comando en jefe de la Luftwaffe, pudo ordenar el traslado a Francia de casi todas las fuerzas de caza de la defensa del Reich, con el propósito de prestar el largamente previsto y preparado apoyo al Ejército. Hasta el 8 de junio, la flota aérea 3, en Francia, no contaba sino con los 80 cazas de los regimientos 2 y 26. El II cuerpo aéreo en Compiègne, de acuerdo con el informe de su comandante, por fin, el 6 de junio a las 8 horas se enteró del comienzo de la invasión. Los ataques aéreos previos habían destruido y desorganizado un amplio sector de nuestras comunicaciones.

El traslado de las unidades de la defensa del Reich y de la reserva, que según recuerdo totalizaban más de 600 aviones, comenzó el 7 de junio. Las circunstancias en que se llevó a cabo eran de lo más desacostumbradas. Desde el comienzo se inició bajo una estrella muy adversa. Con semanas de antelación se había organizado un comando de traslado, que debía disponer todos los preparativos. Se habían seleccionado los aeródromos destinados a las diversas unidades, se los había preparado y dotado de abastecimientos. Pero los ininterrumpidos ataques enemigos a las bases aéreas en Francia, y sus despliegues realizados hasta el último momento, motivaron el cambio de las disposiciones tomadas y obligaron a desechar los aeródromos previstos e improvisar rápidamente otros. Los pilotos en gran parte habituados a nuestros bien construidos aeródromos en Alemania y a su perfecta organización y funcionamiento, tardaron en habituarse a las precarias condiciones del frente en Francia. Por otra parte, estos

campos auxiliares no fueron seleccionados ni preparados suficientemente desde el punto de vista del enmascaramiento total, como lo exigía nuestra catastrófica inferioridad aérea. La consecuencia fue una permanente vigilancia y amenaza a nuestros aeródromos de campaña por parte de cazas y cazabombarderos aliados.

El caos del traslado

Solamente el traslado nos ocasionó pérdidas extraordinarias. Fue llevado a cabo con la prisa y la nerviosidad que el momento imponía. Los aeródromos donde se debía hacer escalas estaban llenos de aviones. En repetidas ocasiones hubo que ordenar a unidades ya en vuelo, que cambiaran el lugar de aterrizaje previsto, porque a último momento este había sido inutilizado por un ataque aéreo. Los comandos adelantados en contadas ocasiones se reunían con el grueso de su unidad. De cada grupo quedó una buena parte, además de los aviones averiados, retenida en el Reich. De este modo hasta los grupos quedaron dispersos. El II cuerpo de caza perdió el contacto con numerosas unidades a causa del pésimo estado de las comunicaciones. Los comandos desconocían dónde estaban sus unidades y, si habían llegado, qué efectivos tenían disponibles, y qué necesitaban. Casi la mitad de las unidades, durante su traslado, se vieron envueltas en combates aéreos; sufrieron pérdidas y, dispersas y sin guías, no encontraron su lugar de destino. El grado de instrucción en lo referente a navegación era deficiente, consecuencia de la dirección por las centrales de intercepción. Hubo innumerables averías y accidentes. Los servicios de reparación saturados de trabajo, no estaban en condiciones

de reparar tal cantidad de aviones ni de recuperar todos los que habían quedado averiados fuera de los aeródromos. Al breve tiempo se produjo un caos formidable.

Una grave desventaja operativa fue el desplazamiento del centro de gravedad de nuestras fuerzas de caza, que nos vimos en la obligación de ubicarlo al norte y noroeste de París, donde el despliegue de aeródromos era más denso y estaba menos destruido. Desde allí, el radio de acción de nuestros cazas cubría la zona de invasión, pero, con la gran desventaja que significa una aproximación lateral. Esto facilitaba al mando aliado la tarea de vigilar ofensivamente la zona de despliegue de los cazas alemanes y enfrentarlos cuando se acercaban a la zona de invasión. Por este motivo la mayoría de los combates aéreos tuvieron lugar sobre esta región, lejos de la zona de invasión, no porque nosotros así lo deseáramos, sino porque la superioridad de los cazas enemigos nos obligaba a ello. Si alguna vez logramos penetrar hacia la franja de invasión, fue posible hacerlo únicamente en su parte Este, mientras que la parte Oeste, norteamericana, prácticamente quedó a salvo de incursiones alemanas; Cherburgo quedaba fuera de nuestro radio de acción. El despliegue de cazas más conveniente, en el sur de la costa de invasión, no fue posible realizarlo, por dificultades que presentaba la región montañosa, y porque los pocos aeródromos allí existentes habían sido destruidos.

Poco a poco se despejó el desorden que habían sufrido nuestras unidades de caza durante su traslado al Oeste. En la zona de operaciones se formaron nuevas unidades de combate, adjudicando a un regimiento, que pocas veces disponía de sus propios grupos, hasta tres grupos ajenos. De esto resultaron, para las operaciones en conjunto, desventajas que no fueron apreciadas en todo su valor. Los grupos transformados como cazas bombarderos y

lanzacohetes, que aproximadamente eran un tercio de lodos los efectivos, fueron adjudicados al II cuerpo aéreo (táctico). El resto de las unidades de caza fueron subordinados al II cuerpo de caza. Ambos cuerpos debían actuar en cooperación.

Evidentemente la dirección alemana carecía desde el principio de una apreciación exacta de la situación y de un certero juicio referente a lo que podía emprenderse para lograr éxito con los pocos cazas alemanes contra las fuerzas veinte veces superiores de los aliados. En vista de las múltiples tareas a realizar existía otra vez la tentación de dividir las fuerzas, débiles de por sí. Principios de mando que en el Este y en 1940 en el Oeste habían tenido éxito, fueron aplicados en circunstancias de índole completamente diferente. Se intentaron unos y otros experimentos, y con todos se llegaba a la conocida conclusión, casi banal, de que sin superioridad aérea no se podía operar ni en el aire ni en tierra.

Originariamente estaban incluidos en los planes de la dirección suprema hasta ataques diurnos por bombarderos con escolta de cazas, a las fuerzas de invasión. Los comandos de la Luftwaffe en el Oeste felizmente lograron disuadirla de tal propósito suicida. En lugar de ello habría de efectuarse desde el primer día de la invasión, un ininterrumpido ataque de cazas y cazabombarderos contra la zona de desembarco. Esto fracasó por los ya mencionados patrullajes ofensivos de los cazas aliados. Entonces se reforzó la escolta de las unidades de caza bombarderos y se intentó la aproximación a gran altura. Pero en pocos casos se logró reunir las fuerzas que para esto eran necesarias, debido a la acción de la caza enemiga sobre nuestros aeródromos. Después de tres semanas escasas, ya no fue posible mantener la operación de los cazabombarderos, y se los transformó nuevamente en

cazas, volviendo así a su finalidad original. Habían sido diezmados, sin haber aportado en realidad ningún alivio a la situación. Al finalizar junio fue disuelto el II cuerpo aéreo. Sus unidades pasaron al II cuerpo de caza. A este estaban subordinadas las 4.ª y 5.ª división de cazas. Hasta esos momentos se habían perdido ya 1000 cazas desde el comienzo de la invasión, incluyendo las bajas producidas durante el traslado. Hasta el 7 de julio se habían provisto 998 aviones de reposición. A pesar de las enormes pérdidas había sido posible mantener los efectivos de aviones.

Mientras tanto la fuerza operativa de los cazas aliados había aumentado considerablemente, por la circunstancia de poder operar desde tierra firme, en Francia. Tras encarnizadas luchas y bajo la protección de la campana de fuego formada por la artillería naval, las diversas cabezas de desembarco habían sido ampliadas hasta encadenarse y formar una franja de varios kilómetros de penetración.

Conjuntamente con las tropas de invasión desembarcaron unidades de ingenieros, que ya el primer día de operaciones construyeron una pista de emergencia. Dos días después los cazas bombarderos norteamericanos podían utilizar ya su primer aeródromo de campaña y a partir del 19 de junio todos los cazas bombarderos yanquis operaban desde pistas instaladas en Normandía. Dos puertos artificiales y un conducto de combustible que había sido colocado a través del Canal, permitieron el desembarco de material pesado y la provisión ininterrumpida de combustible. Hasta el 24 de junio registramos la existencia de veintitrés aeródromos aliados, la mayor parte de los cuales estaban instalados en el sector invadido por los británicos.

Bajo la protección de las fuerzas aéreas aliadas, consolidadas en la forma mencionada, desplegaron hasta el

15 de junio 25 divisiones de desembarco. Habían desembarcado en tierra firme 427 000 hombres con 62 238 vehículos y 105 175 toneladas de materiales. Los contraataques alemanes, que con vigor especial se desarrollaron en la zona de Caen, fracasaron ante el granizo de bombas aliadas, del cual participaron, por primera vez, bombarderos nocturnos ingleses en pleno día. El 18 de junio el enemigo logró irrumpir hasta la costa Oeste de la península de Cotentin, con lo cual Cherburgo quedó aislado. La fortaleza cayó el 29 de junio. Con ella se alcanzó el primer objetivo estratégico del plan de invasión de los aliados y un puerto de gran utilidad estaba en su poder.

Misiones imposibles

El bando contrario había contado con fuerzas alemanas de 25 a 30 divisiones. No se enfrentaron ni con la mitad de esta fuerza. En realidad estaban disponibles fuerzas considerablemente superiores. Hitler se decidió demasiado tarde en lanzarlas a la batalla, porque estimaba, incluso después del 6 de junio, que se realizarían nuevos desembarcos en otros lugares. Por ese motivo, las reservas del ejército acudieron demasiado tarde. Como consecuencia de la aplastante superioridad aérea enemiga, se encontraron con dificultades similares a las que tuvo el traslado de nuestra Luftwaffe. Una agrupación de combate de la 265 División de Infantería, que se encontraba a solo 160 kilómetros de la zona de invasión, tardó todo una semana para trasladarse desde Quimper en la Bretaña hasta el frente, en Normandía. La 2.ª división blindada S. S. partió de su cuartel de Limoges con orden de marchar al frente, el 11 de junio. Llegaron al Loire entre el 14 y 16 de junio; y

solamente algunas fracciones, a consecuencia de la destrucción de los puentes de ferrocarril, llegaron a Le Mans, venciendo grandes dificultades. Desde allí, solo fue posible avanzar por sus propios medios. Al finalizar el mes, las primeras unidades llegaron al frente considerablemente debilitadas por los ataques rasantes y por la acción de guerrillas. Las divisiones blindadas 9 y 10 recibieron su orden de traslado al frente al día siguiente de la invasión. En pocos días llegaron a Metz. En razón de las pésimas condiciones de los transportes, momentáneamente solo consiguieron reanudar la marcha hacia París los tanques. Para avanzar los 320 kilómetros que restaban desde París hasta el frente se empleó el ferrocarril, pero cubriendo itinerarios en zigzag, que demandaron varias semanas, con un recorrido total de 2100 kilómetros. Al finalizar julio, estas unidades de tanques, tan necesarias, pudieron intervenir en la lucha.

Las fuerzas aéreas tácticas británicas y norteamericanas habían extendido con éxito sus operaciones hasta el interior de Francia para cortar los abastecimientos alemanes. De día imposibilitaban todo movimiento. Solamente en junio destruyeron 551 locomotoras. En un informe, el comandante de la 2.ª división blindada expresa: «Los aliados poseen un dominio aéreo total. Bombardean y ametrallan cualquier movimiento, hasta el de vehículos y personas aisladas. Mantienen nuestra zona bajo constante vigilancia… El sentimiento de impotencia frente a los aviones enemigos es de efectos paralizantes…».

La aviación de caza alemana, pese a sus violentos esfuerzos, no estaba en condiciones de modificar en nada esta situación desesperada. En nuestros esfuerzos sin perspectivas, frente a la superioridad enemiga, sufríamos enormes pérdidas. El total diario de todas nuestras fuerzas

que entraban en acción en el Oeste no pasaba de 250 cazas. Los grupos, que hacía pocas semanas habían sido dotados con nuevos pilotos y aviones, se fundían en la hoguera de la invasión. Las pérdidas en el aire, a la par de los incesantes ataques a nuestras bases, la interrupción de los abastecimientos y el recargo de los servicios de reparaciones, nos llevaron casi al límite de la incapacidad para la acción.

Yo había destacado al inspector de cazas, Trautloft, con un comando de enlace, en el II cuerpo de caza; varias veces al día se ponía en comunicación conmigo y me hacía llegar las mil y una necesidades y penurias. A la vez, estaba en contacto personal con los grupos en operaciones y podía así transmitir al cuerpo valiosos informes, sugerencias y propuestas de estos. Hasta la caída de París, yo mismo estuve en dos oportunidades varios días con las unidades en el Oeste. Tuve impresiones estremecedoras. Las pésimas circunstancias de la situación estaban agravadas por el comienzo de una crítica desmoralización. La constante impresión de la inferioridad, las graves pérdidas del combate sin miras de un desenlace favorable, que nunca se nos hizo tan evidente como ahora, los reproches de los superiores, el descrédito en que frente a otras armas había caído la Luftwaffe, sin culpa de los que combatían, unido a todos los gravámenes que en estos momentos la guerra implicaba para cada uno de los alemanes, hicieron que estas semanas fueran la prueba de quebrantamiento a que jamás fuera sometida el arma de caza.

«Guerrillas» de caza

Era una verdadera «guerra en el monte» la que entonces hacían nuestros cazas en el Oeste. En cualquier lugar que

apareciera un avión emergiendo del enmascaramiento, ya tenía un enemigo persiguiéndolo. Antes de que nuestros cazas pudieran despegar, en la carrera durante el despegue mismo y luego al aterrizar, hasta que desapareciera el último avión debajo de la cubierta de enmascaramiento, existía el peligro de ser descubierto y aniquilado por el enemigo. Terminamos por penetrar profundamente en los bosques, donde todo el servicio técnico de aprovisionamiento actuaba bajo el techo protector de las copas de los árboles. Era necesario sacar y entrar los aviones, con grandes dificultades y frecuentemente se producían averías en estos movimientos. Pero tampoco esto duró mucho, pues al poco tiempo los aliados empezaron a cubrir los bosques con alfombras de bombas, por presumir que allí estaba el escondite de los cazas. Los grupos que no hacían obras maestras en cuanto a enmascaramiento e improvisaciones de toda índole, y además aquellos a los que no acompañaba la suerte, eran destruidos con un mínimo de tiempo.

Ya a los catorce días del comienzo de la invasión, los efectivos de las unidades habían disminuido en tal forma que ni mediante la provisión forzada de pilotos y aviones podía recuperarse su capacidad operativa. Por esto emprendí un nuevo intento de formar reservas. El consentimiento otorgado por el comandante supremo, fue para mí una prueba de la exactitud de mi punto de vista, de que hubiera sido mejor no comprometer de entrada todas las unidades en el frente de invasión, sino retener en el Reich por lo menos dos regimientos como reserva disponible o para relevo. Esta proposición mía había sido rechazada en un principio.

Así, no quedó otro recurso que retirar de las operaciones a un grupo tras otro, y trasladarlos al territorio patrio. Los aviones y una parte de los pilotos de estos grupos se destinaban a las unidades que seguían operando. La

recuperación se producía entonces en un plazo satisfactorio. El número de aviones que se fabricaba era gratamente alto. La instrucción del personal de reemplazo y el adiestramiento de caza para pilotos de otras armas, iba a toda marcha, pese a los problemas de gasolina. En agosto, 1000 pilotos de cazas salieron de las escuelas. Su grado de instrucción no era del todo satisfactorio y requería para completarlo un mínimo de quince horas de vuelo en las unidades que se estaban recuperando, o en las unidades de instrucción operativa.

Al principio los grupos recuperados eran enviados en seguida al frente de invasión. Pero entre tanto, la situación en el Reich se había agudizado en tal forma, que la preparación de una fuerza de reserva debía llevarse a cabo con toda la celeridad y recursos posibles. Un alivio en la ofensiva estratégica de bombardeo contra el Reich, se había manifestado solamente en los primeros días de la invasión. Habíamos supuesto que el enemigo concentraría todas sus fuerzas del aire, también las estratégicas, para ensanchar el frente de invasión. La misma opinión sustentaba el comando británico. Había solicitado al comando supremo aliado que los bombarderos pesados durante los combates en las cabezas de desembarco no fueran empleados para el cumplimiento de sus misiones estratégicas, sino que estuvieran a disposición para intervenir en posibles evoluciones criticas. Spaatz en cambió exigió de Eisenhower que el bombardeo de Alemania siguiera manteniendo su prioridad. Eisenhower decidió conforme su parecer. Las fuerzas estratégicas aliadas recibieron orden de continuar la ofensiva de bombardeo contra el Reich, salvo que una extraordinaria tensión de la situación en el frente no requiriera su intervención. Para este fin estaban disponibles en aquel entonces:

2100 bombarderos pesados de la 8.ª A. A. F. en Inglaterra;
1200 bombarderos pesados de la 15.ª A. A. F. en Italia;
1100 bombarderos pesados del *bomber command* de la R. A. F. en Inglaterra.

Como objetivos de prioridad estaban colocados ahora los yacimientos y plantas de combustible. El plan había previsto la siguiente distribución de las misiones: la 15 A. A. F. atacará desde el Sur las refinerías, depósitos y plantas de combustible sintético, cerca de Ploesti, Viena, Budapest, Blechhammer y Oderthal (Alta Silesia). El grupo 205 de bombarderos de la R. A. F., también con base en Italia, continuará minando el cauce del Danubio. La 8.ª A. A. F., desde Inglaterra bombardeará las plantas de combustible sintético de Poelitz, Zeitz, Magdeburgo, Leuna y Ruhland en la Baja Silesia, como así también las refinerías de Hamburgo, Bremen y Hannover. El *bomber command* de la R. A. F. tendrá sus blancos en diez plantas de combustible sintético en la zona del Ruhr.

Los restos de la defensa de cazas del Reich eran impotentes ante estos concentrados ataques en masa, que se desarrollaron ya a los diez días del comienzo de la invasión. Por orden del comando en jefe de la Luftwaffe en Alemania solamente habían quedado los dos regimientos «de todo tiempo», 300 y 301. Finalmente, en la segunda semana de la invasión, pudo ser trasladado de vuelta al Grupo de cazas de Asalto que tanto se había destacado por su eficiencia en la defensa del Reich.

Cuando el 16 de junio se inicio desde Italia la nueva gran ofensiva contra el combustible, con un ataque a Viena, y luego el 18 y 20 de junio la 8.ª A. A. F. comenzó sus ataques a Hamburgo y Alemania Central con fuerzas de más de 1000 bombarderos por vez, escoltados por 700 a 800 cazas, pudimos enfrentarlos con fuerzas ridículamente inferiores en

número, pero a pesar de ello con tanta eficiencia, que se les infligieron sensibles pérdidas. El 20 de junio, de 1361 bombarderos, fueron derribados 48 y averiados 468. El informe americano que menciona estos datos, habla de una pérdida temporaria de la superioridad aérea. Solo 28 cazas alemanes se perdieron en esta ocasión.

Ataques en masa contra el Reich.

Al día siguiente, el 21 de junio, Berlín soportó un ataque en el que se arrojaron 2000 toneladas de bombas, que fue precedido por una violenta controversia entre los aliados. Pocos días antes había comenzado el bombardeo a Londres con las armas V. En represalia, los británicos sugirieron un bombardeo a la capital del Reich en una medida no vista hasta entonces. Harris estaba dispuesto hasta a mandar al Reich a sus bombarderos nocturnos en pleno día. 3,000 bombarderos cuatrimotores británicos y norteamericanos debieron transformar a Berlín en un montón de escombros. Spaatz se opuso enérgicamente a este plan, al que calificaba de «terrorista». También Eisenhower y el comando de las fuerzas aéreas en Washington, eran de opinión de que en el gran ataque que se estaba proyectando, solamente debían ser considerados los objetivos estrictamente militares. El golpe de represalia británico finalmente no se llevó a cabo, porque Harris retiró de la participación a sus bombarderos, aduciendo que a consecuencia de las violentas luchas en Normandía no disponía de suficiente escolta de cazas. Entonces los norteamericanos volaron solos, bombardearon fábricas de aviones, instalaciones ferroviarias, y el centro gubernamental; perdiendo 44 bombarderos pesados.

Una parte de esta formación, compuesta de 114

fortalezas volantes y 70 Mustangs, viró antes de llegar al blanco principal, tomó rumbo a Ruhland en la Baja Silesia, bombardeó la planta de combustible sintético allí situada y continuó vuelo en dirección Oeste hacia la Unión Soviética. Este acontecimiento suscitó en el mando alemán sensación considerable. ¿Significaría esto la apertura de un tercer frente aéreo? ¿Había que esperar ahora el bombardeo triangular en lugar del pendular? ¿Habría que temer también ahora bombardeos estratégicos desde el Este? ¿Debían ser inútiles los traslados al Este de las industrias, que con grandes esfuerzos había comenzado? ¿Nos obligarían ahora, después de haber levantado defensas en el Oeste y Sur a levantar otra defensa del Reich en el Este?

Los temores no eran infundados. Justamente en este sentido se orientaban los planes aliados. La idea de los bombardeos pendulares hacía tiempo que había sido considerada por los estrategas aliados de la guerra aérea. La primera aplicación práctica, el 17 de agosto de 1943, durante la cual bombarderos norteamericanos con base en Inglaterra, después de haber atacado a Regensburgo, volaron hacia África del Norte y de aquí pasando por Burdeos volvieron a Inglaterra, había sido desilusionante. A pesar de ello, al poco tiempo se solicitó al gobierno soviético, la cesión de bases en la zona fronteriza. A la vez se tenía el deseo de demostrar a los Soviets la predisposición para una estrecha colaboración y para una ayuda militar directa. Pero parece que en el Kremlin no estaban muy entusiasmados. Tampoco los estrategas británicos, que se habían mantenido en cauces más conservadores, esperaban mucho de este plan. A pesar de ello, los generales de aviación norteamericanos, Dean y Vandenberg, en noviembre de 1943 fueron a Moscú para tratarlo. Los soviéticos se mostraron decididamente retraídos. Pero finalmente Molotov declaró estar «de

acuerdo en principio».

Roosevelt aprovechó la oportunidad de su encuentro con Stalin en Teherán para tratar personalmente el asunto. Especialmente su hijo Elliot intercedió entusiastamente por esta idea. Y finalmente también Stalin, luego de algunas objeciones parecía conforme. Pero los próximos meses transcurrieron sin que ocurriera nada. En febrero de 1944, Harriman, en una prolongada entrevista, logró finalmente convencer a Stalin. Después de esta, el dictador del Kremlin declaró estar dispuesto a poner a disposición seis aeródromos para recibir 200 bombarderos norteamericanos y sus cazas de escolta. Con referencia a la cesión de bases similares en Siberia para el bombardeo estratégico al Japón, no hubo acuerdo por el momento.

Después de esta espera, el general Spaatz inmediatamente envió una misión militar a la Unión Soviética. Pero de los seis aeródromos prometidos al principio, en el ínterin quedaron solamente tres. Y estos (Poltawa, Mirgorod y Pirjatin) se encontraban en un estado calamitoso. Además, de acuerdo con la opinión norteamericana, estaban ubicados demasiado al Este. No obstante, en esos meses de abril y mayo, se iniciaron los trabajos para ampliarlos y ponerlos en condiciones, en tanto que convoyes norteamericanos, por vía del océano Ártico y el golfo Pérsico, aportaban el material necesario, equipos, combustible y todo lo que requieren los bombarderos. La mano de obra fue puesta por la Unión Soviética, pero no aproximadamente en la calidad y en la cantidad que pretendían los norteamericanos. Entre tanto se aproximaba cada vez más la fecha de la invasión, y se esperaba un efecto *shock* de la coordinación de los ataques aéreos norteamericanos sobre el Reich desde el Oeste y el Este.

Al terminar mayo, después de vencer las dilatadas

formalidades para la llegada de los 1200 norteamericanos del personal terrestre, los tres aeródromos soviéticos estuvieron listos, para recibir al primer bombardero yanqui. La operación podía comenzar. Corría bajo la denominación *Frantic Joe* («El furioso José»), Como la 8.ª A. A. F. estaba plenamente atareada con los preparativos para la invasión, la 15 A. A. F. recibió la responsabilidad de realizar la primera operación. El comandante de las fuerzas aéreas yanquis en el Mediterráneo, general Eaker, voló personalmente al frente de 130 fortalezas volantes que partieron el 2 de junio de 1944 con la escolta de 70 Mustangs. El blanco del ataque era Debreczen en Hungría. Originariamente se pensaba atacar las fábricas aeronáuticas de Riga y Mielec en Polonia. Por cortesía, Spaatz preguntó a los rusos si estaban de acuerdo con los blancos elegidos. Moscú estaba decididamente en oposición. Hubo largas idas y venidas de carácter diplomático. Los soviéticos persistieron en su negativa. Debían atacarse en su lugar blancos de Hungría y Rumania. Aunque para atacar estos blancos los norteamericanos no necesitaban en realidad hacer escalas en la Unión Soviética, dieron comienzo a esta operación. Sus tripulaciones habían recibido severas instrucciones para el trato de sus compañeros de armas rojos. ¡Nada de confianza! ¡Comportamiento correcto! ¡De ninguna manera hablar de política!

Un entreacto entre los aliados del Este y del Oeste

En formación de desfile llegaron las unidades a su destino. El vuelo se llevó a cabo sin incidencias; salvo un avión que estalló en el aire por razones desconocidas. En Poltawa estaban esperando los soviéticos honorables, para

saludarlos. Una fina llovizna caía cuando con medida cortesía se dieron la mano. Moscú estaba en condiciones de dar a publicidad el éxito del primer bombardeo pendular llevado a cabo entre Italia y la Unión Soviética. El 11 de junio la formación voló de regreso a Italia. En Alemania este hecho pasó inadvertido en el jaleo provocado por la invasión. El esperado efecto *shock* no se había producido. Prestamos atención al asunto cuando el 21 de junio los norteamericanos repitieron la operación, esta vez con la formación que se había desviado de la 8.ª A. A. F. al emprender su gran ataque a Berlín.

Se supone que fue un He-177 alemán el que dio las primeras noticias del acontecimiento. Parece que se había acoplado inadvertidamente a la formación norteamericana para mantenerla en observación. Los comandos alemanes actuaron rápidamente. 200 bombarderos alemanes del IV cuerpo aéreo (estratégico), partieron en la tarde del 22 de junio de 1944 de sus bases en el Este de Polonia, para realizar un ataque al atrayente blanco, que estaba a 1000 kilómetros de distancia. Las unidades han adoptado la técnica de los ataques nocturnos desarrollados hasta la perfección por los ingleses, con corriente de bombarderos, Pathfinders y marcadores. Las condiciones meteorológicas son favorables, la defensa mínima. Sin pérdidas propias los bombarderos arrojan su carga en Poltawa entre los aviones estacionados despreocupadamente, casi como en tiempo de paz. 43 fortalezas volantes, 15 Mustangs y varios aviones soviéticos son aniquilados, otros 26 averiados. 1,7 millones de litros de combustible, que tan penosamente por las rutas del mundo habían sido acarreados hasta allí se queman. Mueren 1 norteamericano y 25 rusos. Al día siguiente se ataca a Mirgorod y Pirjatin. Aunque esta vez los norteamericanos pusieron a tiempo sus aviones a resguardo,

es aniquilada toda la existencia de bombas y combustible. La Luftwaffe había demostrado que aún estaba en aptitud de efectuar una operación aérea estratégica.

Por cierto que fue la última acción de guerra de esta índole coronada por el éxito. El 23 de junio comenzó la gran ofensiva rusa que ya no pudo ser detenida. Todas las fuerzas de la Luftwaffe en el frente del Este fueron empleadas para apoyar al ejército.

Los bombardeos a Alemania fueron de consecuencias bastante graves aun sin emplear la ayuda de las bases soviéticas. Apenas algún día y rara vez una noche transcurrían sin que se hicieran presentes formaciones en masa, de más de 1000 bombarderos cuatrimotores. Una ciudad alemana tras otra, caían en escombros. En su libro *Bomber-Offensive* (Ofensiva de Bombarderos). Harris expresa: «Hay que manifestar, recalcando, que fuera de Essen, nosotros nunca elegimos una planta industrial como objetivo. La destrucción de plantas industriales siempre nos parecía un premio especial. Nuestro blanco principal fue el centro de la ciudad». Así, en la mayor parte de las ciudades alemanas eran los corazones de las ciudades, con su cultura varias veces centenaria y en parte milenaria los que sucumbían a la destrucción, mientras que las zonas industriales de la periferia, eran averiadas, pero en general no eran destruidas.

Para ataques diurnos de precisión, los meses de verano con su buen tiempo y buena visibilidad hacia tierra, ofrecían óptimas posibilidades. Solamente sobre las plantas de combustibles sintéticos, se arrojaron desde el comienzo de la invasión hasta fines de junio 20 000 toneladas de bombas. En este mes se puso de manifiesto la disminución de la producción afectando a las operaciones. La producción de combustible bajó de 927 000 toneladas en marzo de 1944 a

715 000 en mayo de 1944 y a 472 000 en junio de 1944.

Los cazas norteamericanos, que habían emprendido la caza libre sobre Alemania, apoyaban la ofensiva de los bombarderos contra nuestro abastecimiento de combustible por medio de ataques rasantes a transportes de gasolinas, y depósitos. En Londres se creó una comisión mixta para destruir el abastecimiento de combustible, que coordinaba las acciones individuales dé los aliados. Para enfrentar a estas permanentes devastaciones, Speer creó un organismo especial bajo las órdenes del señor Geilenberg, con un ejército de 350 000 obreros, en el que prevalecían los extranjeros, que emprendieron la restauración de las grandes plantas de combustibles y la construcción de otras numerosas pequeñas, diseminadas y bien enmascaradas. «La obra se realizó con una rapidez y una perfección que los ingleses y norteamericanos no podían menos que admirar», según estableció un perito norteamericano después de la guerra. Naturalmente que en este ejército se infiltró un número de agentes enemigos que equivalía a más de un regimiento.

Decisión en el campo de batalla

Interinamente en el frente de invasión, los bombarderos estratégicos de los aliados intervinieron únicamente en forma concentrada en los centros de gravedad de las operaciones. Así el 18 de julio, 1600 bombarderos pesados ingleses y norteamericanos y 350 medianos, intervinieron en Saint-Lô, donde se estaba luchando encarnizadamente. En pocos minutos arrojaron 7700 toneladas de bombas sobre el campo de batalla. Fue el bombardeo más intenso registrado hasta ese momento de la guerra. Pocos días después Von

Kluge informaba a Hitler el resultado de una reunión con sus comandantes. En vista del completo dominio aéreo, no quedaba otro recurso que abandonar parte de esa zona. «El efecto psicológico provocado en las tropas combatientes, en especial en la infantería por el torrente de bombas que descendieron sobre ellos con la fuerza de los fenómenos de la naturaleza, es un factor que induce a serias reflexiones» terminaba el informe.

Una semana después, el 25 de julio, se repitió el ataque en forma aún más intensa sobre el mismo blanco. 1507 bombarderos pesados, 380 medianos y 559 cazabombarderos procedieron al ataque de las posiciones alemanas. Después de ello, de acuerdo con las comprobaciones del comandante de la división blindada escuela, el 70 por 100 de la tropa quedó «muerta, herida o afectada de crisis nerviosa». Y Von Rundstedt calificó ese bombardeo como «la aplicación táctica de la fuerza aérea más impresionante y de más efecto que he visto». Efectivamente parece que el efecto psicológico fue el punto álgido de este bombardeo en masa al campo de batalla. Al efecto material se le dio poca importancia, especialmente por parte del ejército norteamericano. Una región perforada por cráteres dificultaba la marcha del atacante y ofrecía al defensor las mejores condiciones de defensa. Además en estas descargas en masa de bombas se producía siempre pérdidas de la propia tropa a raíz de los impactos cortos. Pero a pesar de todo esto los aviadores aliados cumplieron a la perfección la misión «de tirar bombas delante de los pies del ejército invasor» que les encomendara Eisenhower quien en su libro *Cruzade to Europe* con toda razón establece que sin su intervención, la invasión hubiera resultado el desastre más grande de la historia de la guerra.

Así es que tampoco es exagerado establecer que el

bombardeo del 25 de julio fue el comienzo del derrumbe de las defensas alemanas en Normandía, y que les permitió a los ejércitos aliados de invasión irrumpir hacia el interior, que carecía de fuerzas. El 26 y 27, la lucha estaba indecisa en las cercanías de Saint-Lô. Al anochecer de este día la resistencia alemana fue quebrada en varios puntos del frente. El enemigo realizó profundas penetraciones. El 31 de julio alcanzaron Avranches y al día siguiente produjeron la brecha. Desde este cuello de botella, los ejércitos de millones de aliados, arremetieron hacia el Sur y Sudoeste sin tropezar con resistencia notable. La batalla en Normandía estaba decidida, y la invasión se había consolidado cu forma definitiva.

Las esperanzas del mando alemán de poder volver a cerrar la brecha no se cumplió. Los desesperados contraataques cerca de Falais no prosperaron. El diario de guerra del 7.º Ejército alemán informa: «El contraataque fue rechazado por la actividad extraordinaria enérgica de los cazabombarderos enemigos». La Luftwaffe, o mejor dicho, lo que de ella quedó en el Oeste, participó con cuanto avión disponible tenía en el desesperado intento de detener al enemigo. Cuando el tiempo lo permitía y cuando «aflojaba» la permanente vigilancia sobre nuestros aeródromos y sobre el campo de batalla, nuestros cazas hasta podían lograr algunos éxitos. El 2 de agosto, los norteamericanos sufrieron por primera vez ataques diurnos eficaces, llevados a cabo por cazas alemanes contra sus columnas blindadas y motorizadas. Los efectivos de nuestra fuerza operativa se habían elevado a 400 cazas. Si hasta entonces solo habíamos logrado en contadas ocasiones salir de los escondites de los bosques, ahora se produjeron continuos y violentos combates en el aire. A nosotros nos produjeron muchas pérdidas por la desproporción entre las fuerzas enemigas y

las propias, Y la constatación norteamericana resulta amarga, pero no desacertada, cuando afirma que nuestros cazas demostraron «poseer más espíritu combativo que capacidad para el combate».

En la defensa del Reich se estaba restableciendo lentamente la fuerza de cazas. La 15 A. A. F. que operaba desde Italia tuvo pérdidas extraordinarias elevadas en sus ataques a Ploesti y a la zona de Viena. En el mes de junio de 1944 perdió la cantidad récord de 318 bombarderos. Durante los combates en el mes de agosto sus bajas de tripulantes llegaron a ser más elevadas que las de los dos ejércitos norteamericanos que luchaban en Italia. Harris hizo una comprobación similar en una conferencia de jefes del arma aérea: durante unas semanas después del comienzo de la invasión, las pérdidas del *Bomber Command* de la R. A. F. en los combates fueron mayores que las del 2.° Ejército británico en el frente de invasión. Este hecho indujo al embajador estadounidense en Londres a expresar en una carta dirigida a Harry Hopkins su sentimiento «por la horrible forma en que las operaciones de la R. A. F. hacían sangría en la juventud masculina de Gran Bretaña».

Comprensiblemente, nosotros teníamos entonces los ojos puestos en nuestras propias necesidades urgentes. La Luftwaffe perdió en ese verano un promedio de 500 aviones por semana. Desconcertantes son las cifras de las pérdidas en las batallas: 31 000 tripulantes desde junio de 1941 hasta junio de 1944. En los cinco meses subsiguientes, desde junio hasta octubre de 1944 aumentaron con 13 000 ¡a un total de 44 000 hombres!

Preocupaciones aliadas y propias

Hoy se puede, a raíz de la habilitación parcial de los archivos aliados, echar una mirada al otro bando. Y allí se ve que la carga que soportaron las tripulaciones aliadas en la guerra aérea, fue tan grande que, a pesar de su superioridad, de sus éxitos y del final victorioso de la guerra —que ya era tangible— el decaimiento de la moral en el verano de 1944 nuevamente se volvió un problema serio para el mando aliado. Especialmente malo era el espíritu de la 8.ª A. A. F. con base en Inglaterra. Se introdujeron estancias de descanso en Miami y Santa Mónica para las tripulaciones de los bombarderos. El efecto fue contrario al deseado. Los aviadores volvían a la acción con desgana y llenos de odio hacia los civiles, hacia la retaguardia, los superiores y el gobierno. El comando estadounidense finalmente se vio precisado en julio de 1944, a tener doble turno de tripulaciones para los bombarderos que combatían contra Alemania. Nada mejor que la posibilidad de adoptar esta medida para demostrar la abundancia de personal de que disponía la dirección aliada. ¡En esa misma época, en nuestro bando, los jefes de grupo seguían volando, en cumplimiento de sus deberes militares, aun después de ocho heridas y 5 saltos con paracaídas, con la cara quemada o con fracturas de huesos aún no del todo soldadas!

También los numerosos aterrizajes forzosos llevados a cabo en países neutrales daban la pauta del ánimo de las tripulaciones. Hasta julio de 1943, las tripulaciones de 94 bombarderos habían buscado refugio en Suecia y 101 en Suiza. Se enviaron varias comisiones a estos países para investigar si habían habido suficientes motivos para estos aterrizajes de emergencia. Llegaron a juicios muy dispares y hubo discusiones. Eaker posiblemente haya interpretado bien la relación de los hechos cuando en agosto de 1944 informa al respecto a Arnold: «Nuestras tripulaciones tienen

tan pocos deseos de morir como cualquier otro ser humano… Todos están contentos cuando vuelven sanos y salvos a casa. Esto no significa decadencia de la moral. Esto significa que son hombres normales».

De todos modos al finalizar julio de 1944, Spaatz puso en conocimiento del cuartel general norteamericano que la Luftwaffe de ningún modo había dejado de existir, y que todos los indicios le permitían suponer que había que contar con un fortalecimiento del arma de caza alemana. Nuestros renovados esfuerzos por formar una reserva de cazas, que en los aliados despertaba serios temores, nos daba nuevas esperanzas. Se habían creado numerosas nuevas unidades, que eran preparadas para el combate mediante instrucción diaria. A comienzos de agosto esta segunda formación de reservas alcanzó un efectivo de 700 pilotos y aviones.

¿Qué es lo que hubiéramos podido hacer o evitar con una arma así, un año antes? ¿Pero ahora? ¿Era acertado echar todo en la hoguera del Oeste? ¿O era un crimen? Yo trataba de discernir debidamente entre estos graves interrogantes al realizar mi segundo viaje de inspección por el frente de invasión. De la brecha de Avranches había surgido la amenaza de París. Por todas partes se percibían los primeros síntomas del comienzo de la desbandada. Salvo las unidades del norte de Francia, los restos de las unidades de caza, debían ser retiradas a la zona Este de París. En el apremio de la retirada no hubo tiempo de preparar ni aeródromos de campaña, ni abastecimientos ni comunicaciones. Los comandos del ejército ignoraban dónde, cuándo y cómo detener la ofensiva aliada, aunque no fuera más que en forma transitoria.

Pese a estas condiciones, se daba el caso que la flota aérea 3, pudiera, en un informe diario, comunicar 250 salidas de caza y 180 de cazabombarderos; pero lo que traían

aparejadas estas cifras no iba explicado por ningún informe operativo. Y así era que en un cuartel general se tomaba nota de este informe del Oeste: 430 salidas de cazas y cazabombarderos; 57 pérdidas —¡Menos del 15 por 100!— ¿Dónde está la Luftwaffe? Pues bien: aquí está, ¡solamente hoy 430 salidas de caza!, y el informe pasaba al comando superior. Pero las circunstancias de que en el mismo día 27 aviones fueron ametrallados y reducidos a cenizas en el aeródromo de campaña «X», y de que sobre la pista «Y», en el parque de un castillo, fue aniquilado un grupo de caza a punto de despegar, por cazabombarderos aliados; y de que otro grupo en su retirada al Este, había perdido casi el 50 por 100 de sus efectivos, estos hechos no figuraban en ningún informe operativo. ¿A quién interesaban las pérdidas diarias en personal y material? ¿Quién se daba cuenta de que las 430 salidas diarias no tenían ningún efecto operativo sino que por el contrario nuestros cazas y cazabombarderos eran cazados por fuerzas 20 veces superiores?

En el Oeste yo había obtenido una clara impresión personal sobre el rendimiento real que producían las operaciones forzadas de las unidades de caza en las circunstancias en que estas se desarrollaban. A esta comprensión no se llega en las exposiciones que sobre la situación se efectúan diariamente en los cuerpos y flotas aéreas y menos aún en las del comando en jefe. Al contrario, cuanto más lejos están los comandos de la lucha, tanto más anteponen su propio prestigio y la rutina a la comprensión de la realidad de los combates. Yo había apreciado claramente en mis visitas a las distintas unidades, la desproporción existente entre los costos y el resultado obtenido por nuestras acciones. Sabía que nunca hasta ahora nos habíamos vista obligados a luchar en condiciones tan desesperadas. Y las órdenes, exigían una prosecución intensa

de las operaciones. Montgomery, cuando le anunciaron refuerzos alemanes, expresó cínicamente que estos únicamente reforzarían la derrota alemana. ¿Qué se debía hacer? ¿Debíamos continuar en esta costosa demostración prácticamente casi inútil, volando con el único propósito de acompañar al resto a la muerte, a la hoguera? Yo comprendí que no quedaba otro recurso que exponer al mando, y sin ambages la verdadera situación, si es que se me prestaba oído para hacerlo.

Realidad desnuda

Cuando regresé a Berlín, lo primero que hice fue ordenar que se me presentaran las últimas cifras de las reservas de caza. Había subido a casi 800. Pero simultáneamente, con esta noticia reconfortante, recibí del comando en jefe la orden de volcar todas las reservas de cazas en la batalla del Oeste. ¡De eso no me podía responsabilizar! Forzosamente iba a caer en el desorden de la retirada apresurada y serían rebasados por la persecución enemiga. Ellas tampoco podían alterar en nada la situación crítica del ejército aun en el caso de que hubieran podido disponer del indispensable sostén logístico. No se puede llenar las brechas abiertas en el frente con regimientos de aviación, como se hace con los de infantería. En la defensa del Reich, estos grupos compuestos en un 80 por 100 por pilotos sin experiencia de combate se hubieran podido sostener por acciones en masa, con pérdidas medianamente aceptables, y poco a poco hubieran ido adquiriendo experiencia. La tarea de proteger a la dirección bélica alemana e impedir la destrucción total hubiera justificado su empleo en la defensa del Reich, y hubiera sido valiosa. En el

Oeste, en cambio, serían destruidos en el aire o sobre tierra sin ningún efecto operativo de utilidad.

Mis objeciones ante el comando en jefe de la Luftwaffe obtuvieron la respuesta: «Orden del Führer». A Goering no se le podía hablar. Se había retirado «por razones de salud». La verdadera razón debía estar en su derrumbamiento ante la carga de reproches dirigidos a él y a la Luftwaffe. Hasta el último instante se había esforzado en ocultar hacia arriba la verdadera situación. Ahora no había nada más para pintar con bellos colores ni para ocultar. Ahora los crudos hechos de la guerra aérea hablaban su lenguaje real y despiadado. Ahora se había venido abajo la contabilidad doble, en la que se había falsificado el debe y el haber se había velado con créditos al descubierto, con miras al futuro. Él, el responsable directo, estaba forzado a presentarse a su propio principal como un falsificador de balances y como un defraudador.

Con Goering ya no se podía contar. Acudí al ministro de armamentos, Speer. También en esta situación desesperada permaneció sereno y estrictamente imparcial, como siempre. Me pidió que le informara sobre lo que podía emprender el arma de caza contra los bombardeos estratégicos diurnos. Las industrias claves y el transporte habían sido lesionados en una medida tal que no se podía seguir así ni siquiera una semana más. Yo informé a Speer que Hitler acababa de dar la orden irrevocable de trasladar nuestras última reserva hacia la retirada que comenzaba en el Oeste.

«Si no interviene el mariscal del Reich —dijo Speer— entonces es mi deber hacerlo. Venga inmediatamente conmigo al Ministerio. Hoy mismo volamos hacia el cuartel general para entrevistar a Hitler. Esta orden debe ser revocada». Cuatro horas después aterrizábamos en Prusia

Oriental y poco más tarde estábamos en el refugio de Hitler. Este me impresionó: estaba excitado en extremo, extenuado por el exceso de trabajo y afectado física y psíquicamente. Speer le expuso brevemente pero con precisión la situación de la producción y de los transportes, que se había agravado por el aumento de los ataques aéreos norteamericanos en masa. Como siempre ilustró su exposición con cifras reales. Hitler lo escuchó con indignación que visiblemente iba en aumento. Cuando Speer luego solicitó para la defensa del Reich el refuerzo de los cazas, aún a costa de la situación en el frente Oeste y, en especial, la intervención de los cazas recientemente destinados a Francia, no pudo terminar su frase. Él había comenzado: «Galland viene del frente Oeste y él puede explicar a usted mi Führer…». Aquí le interrumpió Hitler con vehemencia colérica. Speer fue llamado al orden en una forma tal que me resultó sumamente penoso el presenciarlo. Hitler prohibió cualquier intervención en sus directivas operatorias. Dirigiéndose a Speer le dijo: «¡Usted debe ocuparse del armamento!» y muy fugazmente a mí: «¡Ocúpese usted de la inmediata ejecución de mis órdenes!» y dirigiéndose luego a ambos: «¡No tengo más tiempo para ustedes!».

Habíamos sido echados.

CAPÍTULO XXXIV

EL GRAN GOLPE

Terminada aquella conversación, tan abrupta como fracasada, Speer y yo nos proponíamos regresar a Berlín esa misma noche. Pero se nos anunció que Hitler quería hablarnos nuevamente al día siguiente, anuncio que no presagiaba ciertamente nada bueno. A fin de estar debidamente preparado para tal ocasión, pedí por teléfono datos sobre las operaciones de los cazas en la defensa del Reich y en el frente Occidental. Me enteré inmediatamente que Saur había presentado un informe del que ni su iniciador, ni su autor ni incluso su portador, imaginaron el efecto que tendría sobre Hitler. El iniciador, representante de una fábrica de aviones en París, se había encontrado con uno de nuestros jefes de grupo y este aparentemente le había hablado a calzón quitado sobre sus preocupaciones respecto a la caza. De esta conversación surgió lo que dio en llamar «Informe realista de una persona imparcial sobre la situación general de la guerra aérea en el frente de invasión». Por supuesto llegó «arriba» mucho antes de lo que era usual en otros casos, y para colmo cayó en manos de Saur. Este creyó poder presentar ahora pruebas de que las fatales defecciones de la Luftwaffe no estaban originadas en la producción. Con

aquella carta podía fundar la tesis de que el arma de caza se había convertido en un barril sin fondo, por el cual se filtraban infructuosamente enormes cifras de producción. Hitler extrajo del documento una conclusión sorprendente.

Había recibido noticias —nos dijo al día siguiente, tras un saludo glacial— de que los cazas en el frente Occidental eludían el combate a causa de la inferioridad técnica de sus aviones, y se arrojaban con paracaídas antes del encuentro con el enemigo. Quise responderle que podía tratarse, en el peor de los casos, de sucesos aislados, y demostrarle, en base a mis informes sobre hechos reales, que el espíritu combativo, a pesar de gravámenes y pérdidas inimaginables, no había sufrido desmedro. Tuve un fuerte impulso por señalar las verdaderas raíces de la situación creada, pero Hitler no me dejó hablar. Su excitación fue en aumento, hasta que exclamó en alta voz: «¡Voy a disolver el arma de caza! Prescindiendo de algunas unidades equipadas con aviones modernos, continuaré la defensa únicamente con la artillería antiaérea. Speer: ¡le imparto la orden de someterme inmediatamente nuevos programas! ¡La producción de aviones de caza debe ser abandonada en favor de la de artillería antiaérea y esta aumentada substancialmente!».

Tampoco Speer tuvo ocasión de formular una respuesta. Se le dio un plazo de diez días para la presentación de los nuevos planes, con lo cual Hitler dio por terminada aquella conversación unilateral. Cuando salíamos del edificio en el cual acababa de ser emitida una de las órdenes más monstruosas de la historia militar, me asaltaron dudas acerca de si todo aquello tenía aún algún asidero en la sana razón. Mi semblante debió haber demostrado gran desconcierto, pues Speer creyó necesario expresarme que no me preocupara en medida excesiva por aquella orden. Me indicó que había que tomar las cosas con calma, y que en los días

próximos demostraría que una transformación de la industria de metales livianos para la construcción de cañones, era una locura. Si Hitler lo deseaba, intensificaría la producción y entrega de artillería antiaérea, pero ello exigiendo los correspondientes sacrificios de otras ramas de la industria, entre estas la de construcción de locomotoras. Los límites impuestos a la construcción de artillería —me explicó— no estaban situados en los cañones ni en la mano de obra necesaria para construirlos, sino en los explosivos. Ya en aquel instante había escasez de munición. La destinada a la artillería en parte recibía ya en su carga explosiva agregados de sal de piedra. Y si los cazas no estuvieran ya en condiciones de proteger la industria de explosivos y las plantas de combustible, en brevísimo tiempo cesaría toda la producción.

Estas palabras tan sobrias como claras eran convincentes y los hechos posteriores demostraron que Speer tenía la razón de su parte. Jamás se habló de la disolución del arma de caza. A este respecto debo observar que los orígenes de aquella orden desatinada son difíciles de entender. Hay que reconocer que Hitler en aquella etapa de la contienda estaba plenamente compenetrado del significado del poder aéreo. Entre los documentos secretos del cuartel general de Hitler, fue encontrada la versión taquigráfica de una «conversación del Führer con el general Jodl, en el cuartel general, el 31 de julio de 1944, comenzada a las 23.55 horas». Dicho documento señalado con el carácter del máximo secreto, contiene la opinión de Hitler acerca del comienzo del derrumbe en el Oeste: «Es un hecho claro —expresa— que en Francia podrá verificarse un vuelco si —aunque fuera únicamente por breve tiempo— recobramos allí la superioridad aérea. Estoy convencido de que —por amargo que ello pueda ser en la hora presente— debemos hacer todo

cuanto podamos para guardar las reservas de caza que ahora estamos creando en el Reich, para arrojarlas hacia el lugar —aún no lo conozco— donde se juegue la última partida y se presente quizá la posibilidad de modificar el curso de los acontecimientos». Estas palabras fueron dichas y anotadas pocos días después del fracasado atentado del 20 de julio y poco antes que la visita de Speer y yo hicimos al cuartel general.

Retirada hacia las bases sobre el Rin

Mientras tanto el traslado de las reservas de caza debió producirse en medio del torrente de la retirada del ejército occidental. Gran parte de estas, en total unos 800 aviones de caza, no llegaron a combatir. Muchos debieron ser destruidos con cargas explosivas, por haber sido dirigidos a bases ya evacuadas. Otros cayeron en manos del enemigo, pues aterrizaron según las órdenes recibidas, en aeródromos que encontraron ocupados por los aliados. Más de 200 pilotos, ignorantes de la evolución de la situación, no tuvieron otro recurso que aterrizar en cualquier parte, en campo abierto, donde eran aplastados por el enemigo. El número de los aviones alemanes derribados durante este movimiento de traslado jamás fue establecido con exactitud. De todos modos, puede darse por descontado que aquella considerable fuerza lanzada hacia el Oeste no alcanzó a derribar a su vez, 25 aviones enemigos; en cambio aproximadamente, 400 aviones y gran parte de sus pilotos, fueron sacrificados, derribados, capturados, destruidos o quemados, sin que en cambio se registrara el menor éxito operativo.

La retirada de la Luftwaffe de Francia se verificó en

circunstancias no mejores, pero seguramente tampoco peores que la de las otras fuerzas armadas, que tras la irrupción aliada en Avranches se vieron obligadas a una evacuación con ritmo de fuga. Bajo tales circunstancias, en toda retaguardia se observan cuadros de desorganización y desmoralización. No hay que olvidar que las unidades de sostén logístico, la industria aeronáutica y ante todo las tropas de comunicaciones con sus múltiples instalaciones, eran servidas en grado máximo por personal auxiliar, civiles reclutados para el servicio, y personal auxiliar femenino, cuya composición por supuesto no mejoraba el aspecto militar de acontecimientos tan turbulentos. Si se recuerda que los preparativos para una retirada ordenada no solo habían sido prohibidos expresamente, sino incluso calificados como señal de derrotismo, no puede sino asombrar que a pesar de todo se haya evitado un pánico completo y general.

Las características de la fuerza aérea traen consigo como lógica consecuencia que a sus unidades operativas, relativamente pequeñas en efectivos, corresponde una enorme estructura de servicios. Si de por sí no es fácil conservar su capacidad operativa en el caso de un avance rápido, la lentitud y pesadez de las unidades de sostén estratégico debe manifestarse tanto más fatalmente cuanto mayores sean la rapidez y la falta de planificación con que se efectúe una retirada. Esta fue también la causa determinante del vertiginoso derrumbe de las fuerzas aéreas francesas en el año 1940. Muchos de sus miembros, aún después del desmoronamiento de Francia, mostraron su capacidad y valentía como pilotos de las unidades de voluntarios agregadas a la R. A. F.

La *Armée de l'Air* fue derrotada menos en el aire que sobre la tierra, y sus restos tragados por la vorágine de la retirada, en la cual zozobró definitivamente.

Algo similar parecía prepararse para la Luftwaffe en sus movimientos para la evacuación de Francia. El bando contrario por lo pronto nos consideraba cuestión liquidada. Documentos oficiales norteamericanos de aquella época evidencian la certeza de sus redactores de que la Luftwaffe ya no volvería a levantar cabeza. Sí bien los ataques aliados a las ciudades y los centros estratégicos continuaban tropezando no solo con un fuego de artillería en constante aumento, sino también con la resistencia de cazas, a partir de entonces los partes norteamericanos y británicos sobre las incursiones en el frente Occidental, finalizaban siempre con la lapidaria observación: «No se registró resistencia de cazas enemigos». En aquel verano fueron lanzadas sobre la industria aeronáutica alemana, ya atacada durante años, otras 18 150 toneladas de bombas, y el 27 de agosto de 1944, bombarderos nocturnos de la R. A. F. consumaron su primer bombardeo diurno contra una ciudad de Alemania Occidental.

Como ya he indicado, las unidades de caza llegaron en su mayor parte en un estado desastroso al Rin. Los regimientos y grupos e inclusive los escuadrones, se habían reconstituido con partes de otras unidades y en muchos casos sus efectivos habían descendido a la quinta parte de lo normal. También transcurrió mucho tiempo hasta que los servicios diezmados, y después de haber sufrido la pérdida de gran parte de su material se reunieran con sus respectivas unidades. La «Organización Todt» nos prestó grandes servicios en el rescate de aviones averiados, repuestos, automotores y equipos. Así mismo fue imprescindible en las construcción de nuevas pistas en la región del Rin, pues nuestro sostén logístico a ambas márgenes de aquel río, no estaba en condiciones de recibir a la totalidad de las unidades previstas. A cada jefe de las bases fijas, se le

subordinó dentro de su jurisdicción toda una red de aeródromos de campaña de reciente creación. A causa de la constante amenaza de las fuerzas aéreas enemigas, era también de mucha importancia el enmascaramiento y la dispersión.

Realizamos una reorganización total para restablecer el orden de nuestra arma de caza. La flota 3.ª había sido convertida por Goering en comando oeste de la Luftwaffe, al que fueron subordinados los regimientos 2, 26, 27 y 53 que habían sido completados. En el Este luchaban los regimientos 5, 51, 52 y 54, y a la defensa del Reich, con sus regimientos 300 y 301 se le agregó el regimiento 3. Pero lo más importante, para mí, era crear una nueva reserva. A este efecto se me encomendó la tarea de reorganizar los regimientos 1, 6, 11 y 77, y al mismo tiempo organicé los nuevos regimientos 4, 7 y 76. La formación de las nuevas fuerzas progresó rápidamente. Propuse dar prioridad a la formación de la reserva aun a costa de las operaciones, y, para gran asombro mío, esto fue aceptado por el alto mando. Como mis primeras dos tentativas anteriores, había vuelto a destacar que solo mediante la formación de reservas, sería posible asestar el tan necesario «gran golpe» para aliviar la defensa del Reich. Esta palabra fue bien recibida por la altas esferas, y el «gran golpe» fue la meta de todos los esfuerzos realizados en aquel tiempo. La esperanza de poder enfrentarse otra vez más al enemigo, con perspectivas de un éxito efectivo, parecía estimular las energías de cuantos participaban en el restablecimiento de la fuerza de caza. Con 2000 a 3000 cazas, cifras que teníamos previstas para los próximos meses, debía ser posible dar un vuelco en la guerra aéiea, bajo cuyos efectos tanto sufría la patria.

Europa Central lista para recibir el asalto

En aquel tiempo, a mediados de septiembre, el avance aliado se detuvo frente al Westwall (Muralla del Oeste). Hasta entonces el territorio del Reich había sido invadido únicamente en un punto: Aquisgrán. No fue la Westwall, preparada de emergencia y con gran urgencia para la defensa, la que determinó aquella detención. Los adversarios consideraban conveniente reorganizar su sostén logístico luego de un avance de varios centenares de kilómetros. Posiblemente esperaban también forzar a Alemania a la capitulación incondicional sin nuevos sacrificios de sangre de sus ejércitos, por medio de la intensificación de la ofensiva aérea. Tras el derrumbe alemán en Francia, era general en los círculos aliados, la esperanza de que el fin de las hostilidades se produciría en breve término, a más tardar, antes de terminar el año 1944. París había caído el 25 de agosto. Tres grupos de ejércitos aliados habían atravesado Francia en marchas forzadas, en el Norte el 21 grupo de ejércitos bajo el mando de Montgomery, más al Sur el 12 grupo de ejército de Dever, que había desembarcado el 15 de agosto.

Roma ya había sido ocupada por los aliados como primera de las capitales del Eje, tras la tenaz resistencia opuesta por los alemanes en Monte Casino, que suscitó la atención mundial, hecho que facilitó a los adversarios la reunión de sus fuerzas, en avance desde el Sur con las desembarcadas en Anzio-Nettuno el 25 de mayo. Churchill abogó entonces enérgicamente por el aprovechamiento de la llanura del Po, y desde allí operar hacia el Noreste, con el apoyo de desembarcos en Trieste y Fiume, con el propósito

de lograr la iniciativa en el sudeste de Europa. Este plan fue abandonado ante la reiterada presión de Roosevelt, quien deseaba emplear parte de las tropas aliadas en Italia, en el desembarco del sur de Francia. Gracias a esta circunstancia, Kesselring logró retirar ordenadamente sus fuerzas hasta la llamada «Línea gótica». (Gotenlinie) en los Apeninos, y luego hasta el Arno donde pudieron defenderse con éxito hasta el fin de la guerra y prácticamente sin el apoyo de fuerzas aéreas.

Cuando a fines de agosto y principio de septiembre el ejército rojo en su avance irrumpió en dirección a los Balcanes, dentro del radio de acción de las fuerzas aéreas occidentales, los bombarderos norteamericanos recibieron la orden de efectuar ataques en apoyo de los aliados soviéticos. Estos, contrariamente a lo convenido en la conferencia de Teherán, no habían iniciado contra la fortaleza europea su ataque, que debía ser sincronizado con el de los ejércitos británicos y norteamericanos desembarcados en Francia. Lo comenzaron cuando, el 22 de junio, la invasión tenía garantizado el éxito y ya no eran de temer eventuales contratiempos. El frente oriental alemán había sido debilitado de tal manera por la crisis en el Oeste, que los soviéticos pudieron cosechar triunfos tan rápidos como baratos. El 23 de agosto Rumania quebrantó su alianza con Alemania y el 5 de septiembre también Bulgaria se deshizo de sus ataduras con el Reich. El grupo de ejércitos Von Weich, en retirada desde Grecia, Albania y Yugoslavia, se esforzó desesperadamente por establecer el contacto con el frente principal alemán, que a la sazón había retrocedido hasta Hungría. Desbaratar este movimiento fue el proyecto estratégico que indujo a los norteamericanos a salir en apoyo de los rusos con sus fuerzas aéreas. Para la mejor coordinación de las acciones del general Eaker envió un

comando de enlace al cuartel general del grupo de ejércitos Tolbukhin. Moscú recibió con desagrado ese contacto directo, pero lo toleró hasta que cazas bombarderos norteamericanos cierto día la emprendió por error con una columna soviética en Nisch y destruyeron veinte vehículos, ataque que por añadidura costó la vida a un general, otros dos oficiales y tres soldados rasos. Tras este episodio, los soviéticos declinaron enérgicamente todo apoyo por parte de las fuerzas aéreas aliadas, a las cuales prohibieron incluso sobrevolar su zona de operaciones. Aproximadamente al mismo tiempo se registró el final de la cooperación Oeste-Este, en materia de bombardeos. Después de un eficaz ataque de bombarderos alemanes a Poltawa, únicamente unidades aliadas pequeñas, integradas principalmente por cazabombarderos, hicieron uso en el frente oriental de los aeródromos que los soviéticos habían cedido a las potencias occidentales. Cuando luego, en agosto, el ejército rojo se acercó a Varsovia y bajo el mando del general Bor-Komorowski estalló en la capital polaca una rebelión de índole nacionalista, los británicos y norteamericanos consideraron llegado el momento de una nueva operación de grandes proporciones. Los rebeldes anglófilos debían ser apoyados y abastecidos con el empleo en masa de bombarderos pesados, operación que prometía éxito únicamente mediante el uso de la bases soviéticas intermedias. Stalin, cuyas tropas se habían detenido a las puertas de Varsovia, denegó sin embargo su consentimiento. Churchill y Roosevelt intervinieron personalmente ante él, pero con resultado negativo. Cuando las fuerzas de los nacionalistas rebeldes estaban casi agotadas, dio su conformidad a las proposiciones occidentales y, el 18 de septiembre, 107 fortalezas volantes arrojaron sobre la ciudad 1284 bultos de armas y vituallas. Las nueve décimas partes

de tal obsequio llovido del cielo cayeron en manos alemanas, y poco después Stalin volvió a negar su cooperación. Bombarderos británicos efectuaron entonces desde Italia, sin aterrizaje intermedio, un último vuelo simbólico sobre Varsovia, para arrojar una corona de laureles sobre el escenario del drama. Pocos días después de que el levantamiento nacionalista fuera ahogado en sangre, el ejército rojo entró en el barrio de Praga, situado al este del Vístula.

Las armas «V» en acción

Mientras tanto Eisenhower se había decidido en el frente occidental por formar el centro de gravedad de sus operaciones sobre el ala izquierda. Concedió prioridad absoluta al avance del grupo de ejército mandado por Montgomery, que el 4 de septiembre conquistó Amberes, un puerto de gran capacidad para el reabastecimiento. Parecía posible una irrupción a través de la llanura nortealemana, estratégicamente favorable para este movimiento, y el cerco de la región del Ruhr. La dirección británica vio este avance de Montgomery con particular beneplácito porque terminaría con la «costa de los cohetes», según los aliados calificaban las bases de lanzamiento de las armas «V».

Ocho días antes del comienzo de la invasión habían estallado en Londres las primeras cuatro bombas voladoras V-1. La ofensiva de bombardeo aliada no había podido evitarlo, pero el desembarco obligó a los alemanes a echar mano de ellas antes de la terminación total de sus preparativos. Tras una pausa de tres días se pasó a su empleo en gran escala: en el término de 24 horas fueron disparadas

contra Inglaterra 300 bombas voladoras. La sorpresa suscitada por esta acción, especialmente en aquella etapa crítica de la invasión, no dejó de surtir sus efectos. El 16 de junio reunió Churchill su gabinete de guerra para una sesión trascendente. Se resolvió no interrumpir la batalla de Normandía. Londres debía soportar su destino, mientras se realizaran los máximos esfuerzos para dominar aquel nuevo peligro.

La V-l, era una bomba voladora de propulsión a reacción de estabilización giroscópica y trayectoria tendida, con una carga explosiva de 800 kilogramos y una velocidad aproximada de 650 kilómetros por hora. La defensa contra ella era relativamente sencilla. Los británicos afirman haber derribado el 46 por 100 de las disparadas sobre Londres antes de que llegaran a destino, 5 por 100 con barreras de globos cautivos, el 17 por 100 con la artillería antiaérea y el 24 por 100 con cazas. Finalmente movilizaron contra la nueva arma alemana 2800 piezas de artillería antiaérea, 2000 globos cautivos y todas las fuerzas de caza disponibles. Al mismo tiempo continuaron con el bombardeo de las instalaciones de lanzamiento en el Canal, aunque los resultados logrados hasta entonces en este terreno habían sido insatisfactorios. En el mes de junio de 1944 la R. A. F. arrojó sobre las bases de las V-1, el 28 por 100 del total de bombas lanzadas. En julio ascendió al 42 por 100. En total durante junio, julio y agosto, aviones británicos y norteamericanos lanzaron más de 100 000 bombas sobre blancos de la ofensiva V, los cuales de esta manera absorbieron aproximadamente la cuarta parte de la cantidad de bombas arrojadas en el Oeste.

No obstante, el fuego de las armas y continuaba, y debe haber sido para los aliados una comprobación descorazonadora que todos sus esfuerzos no tuvieran más

efecto que reducir el número de las bombas voladoras llegadas a destino de 3000 a 2667 mensuales, disminución en la que se incluyen también las pérdidas sufridas en las bases de lanzamiento. La R. A. F. ensayó sus nuevas bombas «Tallboy», con un peso de 5500 kilogramos. Los norteamericanos por su parte lanzaron contra las rampas de bombas V, bombarderos B-17 teledirigidos con una carga de 9000 kilogramos de explosivos. Se pensó en todo género de represalias e incluso en el empleo de gases, reflexiones que finalmente fueron desechadas. Una subcomisión del gabinete de guerra celebraba reuniones diarias bajo la presidencia de Churchill, medida inusitada de la que se prescindió hasta en las etapas más críticas del «blitz» y de la batalla del Atlántico.

Anderson propuso finalmente aniquilar las bases de producción y combustibles de las «armas V» en vez de abalanzarse constantemente con ira ciega sobre las «rampas de lanzamiento». También Spaatz hizo valer —contra el criterio de Tedder— la opinión, seguramente razonable, de que la mejor manera de combatir la ofensiva de las armas V, consistía en paralizar la industria bélica alemana.

El avance aliado puso fin, provisoriamente, a tales discusiones y preocupaciones. El 1 de septiembre detonó en Londres la última bomba V-1, disparada contra Inglaterra desde una base en tierra firme y, a los ocho días, el ministro de defensa proclamó públicamente el «fin de la batalla de las bombas voladoras». Sin embargo, ya al próximo día una pequeña localidad situada en las cercanías de Londres fue conmovida por una tremenda explosión. Había hecho impacto en ella el primer cohete V-2, portador, a través de la estratosfera, de una tonelada de explosivos, a velocidad cuatro veces supersónica. No había prácticamente defensas para esta nueva arma y también el ataque con las V-1 fue

reanudado desde aviones. Unicamente un rápido fin de la guerra podía librar a Gran Bretaña de aquella amenaza.

Entre el 15 y el 25 de septiembre tuvieron lugar conversaciones preparatorias sobre el proyectado avance de Montgomery por sobre los ríos Mens, Waal y Lek, hacia el norte de Holanda y de Alemania. La operación de tropas aerotransportadas más grande de la guerra debía asegurar a los aliados cabezas de puente en la margen opuesta de aquellos cursos de agua, operación para la cual fueron concentradas en Inglaterra dos divisiones aerotransportadas norteamericanas, una británica y una brigada polaca de paracaidistas, y otras unidades más pequeñas. Al mismo tiempo Montgomery debía irrumpir en tierra a través del frente alemán, para asegurar el contacto con las tropas bajadas del cielo. Todo el poder aéreo aliado, que contaba entonces 12 182 aviones, entre estos 4294 cazas, sería empeñado en esta acción. El Comando Oeste de la Luftwaffe podía oponer a esas fuerzas —y ello solo sobre el papel— 431 cazas. Los aliados apreciaban encontrar la mayor resistencia por parte de la artillería antiaérea alemana y resolvieron por este motivo realizar la operación durante las horas del día.

Revés aliado: Operación de tropas aerotransportadas en Arnhem.

Durante la noche del 16 al 17 de septiembre, bombarderos de la R. A. F. efectúan ataques en masa contra las posiciones de artillería y los aeródromos de la zona de operaciones. En las primeras horas de la mañana, hicieron lo mismo 852 cuatrimotores norteamericanos con escolta. Luego más de 2000 aviones de transporte de carga y

planeadores, desembarcaron un total de 34 876 soldados, 1927 vehículos, 568 piezas de artillería y 5227 toneladas de material diverso. El desembarco y los posteriores vuelos de reabastecimiento se producen bajo poderosísima protección de cazas y los aliados establecen sobre la zona de operaciones una constante y fuerte pantalla de protección aérea.

A fin de reforzar a los cazas alemanes en el Oeste, fueron extraídos de la reserva tres regimientos en formación, para ser arrojados a la batalla. Naturalmente, no pudieron impedir ni obstaculizar seriamente el desembarco de los aliados, pero de todos modos, estos perdieron en la operación, según sus propios informes, 240 aviones y 139 planeadores, la mayoría de los cuales fueron derribados por la artillería antiaérea.

Los británicos tuvieron la mala fortuna de aterrizar cerca de Arnhem en medio de un movimiento de tropas de la 9.ª y 10.ª división blindada de la S. S. Tampoco la ofensiva de Montgomery para tomar contacto, progresó según lo previsto. Ya el 21 de septiembre la operación debía ser reconocida como fracaso y Montgomery adujo como causa determinante un deficiente abastecimiento aéreo, lanzamientos inexactos y falta de apoyo aéreo por parte de los norteamericanos. Una comisión investigadora yanqui designada por el general Arnold, estableció en cambio como raíces del revés las siguientes razones: «Exageradas esperanzas con respecto al desmoronamiento inminente de Alemania, tropas británicas cuantitativamente insuficientes y planificación cronológica errónea». Sea como fuere, un informe final norteamericano expresa como balance de la acción: «La operación combinada aeroterrestre, sobre la cual los aliados habían depositado sus mayores esperanzas para el logro de una victoria rápida sobre Alemania, terminó en fracaso».

Arnhem, en efecto, puso fin a toda la razonable esperanza que los aliados tenían motivo para abrigar respecto al fin de la contienda. Sus esperanzas de que el Reich capitularía incondicionalmente se vinieron abajo. Tras el júbilo causado por el rápido avance en el Oeste, se advirtió en el lado aliado un inconfundible sentimiento de abatimiento, estado de ánimo subrayado aún más por las informaciones de los servicios secretos aliados, acerca de un inesperado e inexplicable aumento del número de cazas alemanes. Es verdad que en la zona de operaciones este fortalecimiento de mi arma apenas había sido perceptible hasta entonces, aunque los aliados en sus operaciones de lanzamiento de tropas en Holanda y en los subsiguientes vuelos de reabastecimiento tropezaron con la mayor resistencia de cazas alemanes registrado desde el comienzo de la invasión. En aquel mes de septiembre el arma de caza alemana recibió 3013 aviones monoplazas procedentes de la producción, o reparados. ¡La producción alemana mensual de aviones de todos los tipos ascendía entonces al máximo absoluto de toda la guerra: 4103 aviones!

Al considerar esta cifra hay que tener presente que la industria aeronáutica alemana se encontraba desde hacía un año bajo el bombardeo sistemático de las fuerzas aéreas aliadas. Tan solo durante el verano de 1944 habían llovido sobre ella 18 500 toneladas de bombas. Después de los destrozos de la «gran semana», que debía ser según el concepto de los aliados, el golpe de muerte para la Luftwaffe, Speer había realizado la reconstrucción y ante todo, la dispersión de nuestras fábricas. Si hasta entonces estaban centralizadas en 27 grandes plantas, organizadas teniendo en cuenta factores de carácter técnico y económico, desde entonces la producción aeronáutica del Reich, fue dispersada en 729 establecimientos menores y también de

tamaño mínimo. Se refugió en túneles, galerías de minas improductivas, se ocultó en bosques, desfiladeros y aldeas. Se enmascaró magistralmente y de este modo dificultó no solo la observación aérea por parte del enemigo, sino también su espionaje y sabotaje, más peligrosos aún que aquella. Es simplemente imposible describir las enormes dificultades que causó el ascenso de la producción a semejante altura, dentro de aquel sistema de «trabajo casero».

A partir de fines de septiembre ya fue posible emplear ocasionalmente fuerzas de la reserva de cazas en creación, para la lucha contra las incursiones diurnas norteamericanas. El 27 y 28 de septiembre, cazas y artillería alemanas, lograron derribar conjuntamente 64 cuatrimotores enemigos. El 6 de octubre una formación norteamericana atacó Berlín con poderosa escolta. No logramos penetrar esta última, con excepción de un solo grupo que pudo abalanzarse sorpresivamente sobre el escuadrón superior del último regimiento de bombarderos y destruirlo hasta el último avión, antes de que pudieran acudir los cazas de escolta. Al día siguiente, el 7 de octubre, fueron derribados 41 bombarderos y en el cuartel general aliado los informes sobre tales acciones causaron considerable preocupación. Doolittle se quejó ante Spaatz de que la escolta de cazas era insuficiente. La relación entre cazas y bombarderos de 1 a 2, no era aceptable según su opinión, y exigió que por cada bombardero fuera empleado un caza y de ser posible dos. En una conferencia del Estado Mayor general aliado, celebrada pocos días después, pidió inclusive la suspensión transitoria a los ataques contra objetivos estratégicos en Alemania, en favor de una nueva «gran semana» contra la industria aeronáutica.

En Washington lo sucedido tuvo por consecuencia

reflexiones negras. No era posible aumentar aún más la dotación de cazas. La producción de cazas y los reemplazos de personal y material para las fuerzas de Inglaterra ya habían sido disminuidos un tanto, a la espera del próximo fin de la guerra. Por esta causa se tuvo la idea de disminuir la cantidad de bombarderos empleada en cada incursión, ya que de otro modo no parecía posible resguardarlos convenientemente con la escolta de caza disponible. De todos modos, a partir de entonces, las grandes formaciones de cuatrimotores fueron subdivididas en otras más pequeñas, de 20 a 25 aviones, al mismo tiempo que se ordenaban una mayor vigilancia, una disciplina mejor en el vuelo en formación y el empleo forzado de la caza escolta.

La superioridad aérea aliada aún no es suficiente

El ambiente existente en la dirección aliada en aquellos meses del otoño de 1944 es puesto en evidencia por una serie de planes, que fueron objeto de seria discusión sin que fuera posible llegar a un acuerdo general sobre los mismos. Tenían el propósito de quebrar no solo la resistencia militar, sino también la resistencia moral del pueblo alemán. Los británicos exigieron de los norteamericanos la cooperación de sus bombarderos en gigantescos ataques «de terror». Una cooperación de los norteamericanos, denominada «perro de infierno», debía destruir totalmente la residencia de Hitler, el Berghof de Obersalzberg. Finalmente se proyectaba reunir todos los bombarderos de los aliados con base en Inglaterra e Italia, que sumaban aproximadamente 8000 aviones, en una gigantesca y compacta incursión de demostración de fuerza sobre toda Alemania, para efectuar el bombardeo de los más diversos blancos. Los aliados,

incuestionablemente, acertaron al no ejecutar tales planes o en todo caso al hacerlo solo parcialmente. Posteriormente ellos mismos reconocieron la imposibilidad de quebrantar la moral alemana exclusivamente desde el aire, y también que el único medio de enfrentar la amenaza de las armas V y de nuestra arma de caza en reconstrucción, residía en continuar e intensificar la guerra aérea contra el potencial bélico alemán.

El objetivo de máxima prioridad de su ofensiva aérea continuaba siendo el abastecimiento de combustible. Hacia fines de septiembre de 1944, de 91 plantas productoras de gasolina, solamente tres estaban en plena actividad y no habían sufrido ataques, y otras 28 tenían una producción reducida. Tales destrucciones tampoco pudieron ser evitadas por las concentraciones de nuestra artillería antiaérea, organizada en nuevas baterías de grandes efectivos y muy temidas por los incursores. A fin de impedir la reconstrucción de aquellas plantas industriales, los aliados reanudaron a fines de septiembre sus ataques de precisión, en la medida que les permitieron las condiciones meteorológicas del otoño. En octubre arrojaron 18 000 y en noviembre 37 000 toneladas de bombas contra esos blancos, y con esto el tonelaje total lanzado contra la producción de combustible, alcanzó casi 100 000 toneladas. Si nuestra producción bajo tales condiciones no disminuyó, sino por el contrario aumentó del 23 al 31 por 100, ello fue fruto de una concentración de esfuerzos casi inimaginables. Pero aun así el abastecimiento de combustibles líquidos siguió siendo tan escaso, que al comienzo de la ofensiva de las Ardenas, el comando supremo de la Wehrmacht, no disponía de reservas mayores que las necesarias para cinco días.

Reiniciada aquella «ofensiva contra los combustibles», los bombardeos nocturnos británicos lograron

ocasionalmente éxitos mayores que los diurnos norteamericanos. La R. A. F. consiguió paralizar totalmente hasta fines de noviembre las diez plantas de gasolina sintética situadas en la cuenca del Ruhr: Scholven, Wesseling, Homberg, Waine-Eickel, Sterkrade, Nodstern, Castrop, Kamen, Bottrop y Duisburg. Habían mejorado constantemente la eficiencia de su táctica y de sus equipos. En mayo y junio nuestros cazas nocturnos volvieron a ser cegados por la utilización de nuevos medios de perturbación de radar desarrollados por el enemigo. Así, en ataques dirigidos contra Kiel y Stuttgart no pudieron derribar tan solo un avión incursor. Cabe mencionar que en aquel tiempo no faltó tampoco por parte alemana la habilidad y la inventiva necesarias para la aplicación de nuevas contramedidas.

Por otra parte, la caza nocturna ya no sufría escasez en materia de aviones. Desde mediados de 1944 podía hablarse por el contrario de un exceso de producción. Si sus éxitos retrocedían, ello era imputable en primer término a la perturbación enemiga, a la falta de combustible y a las operaciones del 100 *bomber group* inglés. La tarea de esta unidad especial, consistía en velar, por medio de hábiles maniobras de engaño, nuestro cuadro de la situación aérea e inducir a errores al mando de nuestros cazas. Cumplió sus funciones con tanto éxito como para ser casi indispensable su concurso en toda operación nocturna de los británicos. Esta fuerza especializada puede reclamar, en efecto, el mérito de haber planteado problemas serios a la dirección de la caza nocturna alemana. Fue así como los británicos pudieron a fines de 1944 aumentar sus ataques mes a mes, con creciente carga de bombas y pérdidas decrecientes.

A fines de octubre, Tedder presentó un plan destinado a causar el derrumbe de Alemania en el curso de pocas

semanas, mediante la destrucción total de la red de transportes del Reich. Se convocó una conferencia interaliada de expertos del transporte y de oficiales de informaciones, quienes desarrollaron un plan, que dividía a Alemania en nueve zonas, en las cuales poco a poco debían crearse completos desiertos de transportes. En las primeras semanas de noviembre comenzó la ejecución de este plan. La producción alemana a raíz de la paralización del transporte entró en su crisis más grave, y que llegó a ser mortal.

La población civil debió seguir padeciendo en este último invierno de la guerra. No solo los ingleses seguían con sus ataques «de terror»; también los norteamericanos, con las malas condiciones del tiempo, comenzaron nuevamente con el bombardeo a ciegas. En los cuatro últimos meses del año 1944, de acuerdo con los datos norteamericanos, durante los bombardeos de saturación a ciegas sobre ciudades alemanas fueron muertas 80 000 personas y destruidas 130 000 casas. Ni el pánico, ni la desorganización, se produjeron en la medida decisiva, como lo pronosticaron Harris y otros.

La ofensiva contra los combustibles y el transporte de Alemania debía llevar con seguridad a la muerte por asfixia de la producción bélica. Speer tenía la absoluta certeza de esta inevitable evolución. Las regiones del Saar y Alta Silesia aún estaban en poder alemán. A pesar de la proximidad del frente, también aquí las minas de carbón trabajaban con toda intensidad. Pero ya era de prever una situación que se presentó pocos meses después: ¡que el carbón extraído no podía ser transportado a su destino, ni por ferrocarril ni por vía fluvial! Si no se lograba en ese instante obtener el paro de la destrucción desde el aire, entonces la guerra no podía continuar más, desde el punto de vista de la producción

bélica y por ende desde el punto de vista estratégico. Por el momento la producción estaba en marcha, en algunos ramos entonces llegó a su máximo. En el año 1944 se alcanzaron a fabricar 40 593 aviones de todos los tipos, cantidad que no se obtuvo en ningún otro año de la guerra.

Preparación del «gran golpe».

El «gran golpe» había sido concebido y planificado muy prolijamente en todos sus detalles. En el I Cuerpo de Caza al sur de Berlín, fueron reunidos todos los jefes de regimientos y grupos para realizar ejercicios de acuerdo al plan; se simularon 4 distintas incursiones y se procedió a ensayar las defensas de caza con todas sus variantes. Se llegó al completo acuerdo de que en ocasión de la operación planeada el «gran golpe» debía obtenerse:

1.° En la primera salida por lo menos 2000 cazas del I Cuerpo de Caza, en once «formaciones especiales de combate», debían atacar a la formación de bombarderos en el vuelo de aproximación.

2.º Durante el vuelo de ida y vuelta de la formación incursora, debían atacar otros 150 cazas del comando oeste de la Luftwaffe.

3.º Atacar al enemigo en el vuelo de regreso mediante una segunda salida, de unos 500 cazas.

4.° Con alrededor de 100 cazas nocturnos patrullar hacia el lado de Suiza y Suecia, para interceptar a los bombarderos averiados o aislados.

5. Obtener el derribo de un total de 400 a 500 bombarderos cuatrimotores, calculando las pérdidas propias en unos 400 aviones y 100 a 150 pilotos.

Esa hubiera sido la batalla aérea más grande y más decisiva de esta guerra. Los aliados presumieron que teníamos algo en preparación aunque subestimaron las

fuerzas de que disponíamos. Así creía Arnold que «los alemanes dispondrían hasta la primavera de 1945, de más de 3000 a 4000 cazas». Spaatz informaba a Washington el 15 de diciembre que Alemania poseía un potencial de cazas sumamente considerable y que el arma de caza alemana estaba más fuerte que nunca. Lo que en estos meses realmente teníamos en preparación con su posible efecto estratégico quedó oculto al adversario, a pesar de su gigantesco servicio de informaciones. No concibió tal crecimiento de las fuerzas de caza alemanas y no contó con su repentina aparición en la defensa del Reich, es decir, con el «gran golpe». A raíz de conversaciones personales de post-guerra, muy minuciosas, sé con certeza que el mando aliado de guerra aérea, quizá por subestimar al enemigo, había pasado por alto este peligro latente.

El 12 de noviembre de 1944 pude informar que el total del arma de caza estaba lista para entrar en acción: 18 Regimientos de caza con 3700 aviones y pilotos. Una fuerza operativa que la Luftwaffe, hasta entonces, no había poseído nunca. Más de 3000 de ellos estaban esperando dar el «gran golpe».

Ahora se trataba de esperar tiempo favorable. Esta operación de masas, presuponía buenas condiciones meteorológicas como factor más importante. Fue una decisión penosa retener en tierra a esta fuerza de defensa, frente a las armadas aéreas que diariamente arrojaban sobre Alemania gigantescas cargas de bombas.

No obstante los antecedentes al respecto, el Alto Mando no perdió los nervios, y no nos obligó a realizar operaciones forzadas sin esperanza de éxito.

A mediados de noviembre recibí una orden alarmante cuyo alcance entonces no llegué a comprender. La reserva de cazas debía ser preparada para apoyar al ejército en una gran

batalla de defensa, que se esperaba en el Oeste. ¡Esta era una pretensión monstruosa! Toda la instrucción había sido desarrollada con el propósito de efectuar la defensa aérea del Reich. Todos los pilotos novicios hubieran requerido una instrucción complementaria para adaptarlos a las condiciones completamente distintas del ambiente de las operaciones terrestres. Esto ya estaba vedado por la escasez de combustible. De acuerdo a la situación de abastecimientos hubiera sido una irresponsabilidad emplear para fines de instrucción nuestras reservas de combustible destinadas para el «gran golpe»; por otra parte estas hubieran sido completamente insuficientes.

También la organización de las unidades, las tácticas, el armamento y los equipos, habían sido adaptados especialmente a la defensa aérea del Reich. Un cambio trascendental en el término de 14 días, tal como se había ordenado, era irrealizable. El grado de experiencia y de instrucción de los jefes de unidades y de los pilotos podía ser considerado apenas adecuado para la defensa aérea. Pero era indiscutiblemente insuficiente para actuar en el teatro de operaciones. Además los Grupos constaban, casi sin excepción, de una fuerza de más de 70 aviones y con ello resultaban demasiado numerosos para los aeródromos improvisados de la zona cercana al frente que carecían de espacios de dispersión. El plan previsto para la distribución de los grupos, como consecuencia del amplio despliegue de aeródromos, no ofrecía la posibilidad de protección recíproca de unidades, ni permitía la reunión de grandes formaciones en vuelo. Nuevamente el presumible campo de batalla debía ser alcanzado, como durante la invasión, por los dos tercios de todos los grupos, desde el flanco, en lugar de hacerlo frontalmente desde bases escalonadas en profundidad.

¿Dónde queda el sentido de esta guerra?

A partir del 20 de noviembre se ordenó el traslado al Oeste, a pesar de mis objeciones. Otra vez se dispuso que en el Reich permanecieran solamente los regimientos de caza 300 y 301. Debo confesar que aún en ese instante en que se me dio participación en las conferencias sobre la concentración de casi toda la fuerza de caza en el Oeste, no se me ocurrió que todos esos preparativos debían servir a una ofensiva propia. Hasta último momento permanecí en completa ignorancia, y pocos días antes del comienzo de la «ofensiva de las Ardenas» se me puso en conocimiento sobre su planificación. Entonces comprendí que bajo la denominación de «gran golpe», desde un principio el alto mando había entendido algo muy diferente de lo que yo creía.

Como también se deduce de la ya citada entrevista de Hitler con Jodl, existía ya al final de julio, la intención de volver a la ofensiva en el Oeste. El 11 de octubre se sometió a consideración de Hitler el plan de operaciones elaborado por el Estado Mayor general, que aprobó en su totalidad. Desde el primer momento le había prometido al ejército un fuerte apoyo de cazas.

En estos momentos, los preparativos estaban demasiado adelantados para que hubiera tenido sentido intentar seriamente algo para obtener una contraorden. Además mi influencia ante el alto mando había disminuido en tal forma que, solamente por ello, mis intentos no hubieran tenido esperanza de éxito. En esa época, a lo sumo se me toleraba, porque no sabían a quién designar, como mi sucesor. Esta 3.ª y última formación de reservas debía ser

simultáneamente la última gran tarea que cumpliera en calidad de inspector general de la aviación de caza. La reserva estaba formada. Ahora, me la quitaban.

En ese instante, para mí se había derrumbado la razón para seguir luchando.

Cuando el ejército rojo se dispuso a echar abajo la puerta que lo separaba del Oeste, el mando alemán no debió haber tenido otro objetivo que enfrentar a este enemigo con todas sus fuerzas. Si las divisiones alemanas, en lugar de realizar la ofensiva de las Ardenas, lo hubieran hecho contra el Este, entonces hubiera sido posible detener el alud rojo. Si nuestros casi 4000 cazas ya no se destinaban a su misión más trascendental de reconquistar la superioridad aérea sobre el mismo Reich, sino que debían intervenir en la última gran batalla de esta guerra en apoyo de las operaciones del ejército, entonces hubieran podido obtener otra clase de éxitos contra el enemigo del Este, que los que se lograron contra el occidental. Hoy está comprobado que la ofensiva alemana en el Oeste fue, en la conferencia de Yalta —decisiva para la suerte de Europa Central— un factor que afianzó aún más la posición del Kremlin frente a sus aliados del Oeste.

Puedo omitir el relato de los acontecimientos posteriores al 16 de diciembre, cuando el 5.º y 6.º ejército blindados y parte del 7.º Ejército, sorprendiendo plenamente al enemigo, irrumpieron profundamente en sus posiciones. Las malas condiciones meteorológicas que al comienzo de las operaciones dificultaron la actividad aérea, favoreciendo la operación, el posterior estancamiento de la ofensiva, la falta de combustible, y la aplastante superioridad aérea aliada al despejarse el tiempo, han sido comentados repetidas veces por fuentes autorizadas, de nuestro lado y del otro. No existe ninguna duda de que solamente mediante un milagro

hubiera podido llegar a constituir un éxito estratégico. Al final de enero, los aliados habían recuperado todo el terreno perdido durante la ofensiva de las Ardenas. En el mes de febrero, el terreno ganado por una ofensiva secundaria alemana, al norte y al sur de Estrasburgo, fue abandonado. En el Este empero, él 12 de enero se desencadenó la tormenta: 5 grupos de ejércitos soviéticos aplastaron las líneas alemanas.

El arma de caza recibió su golpe mortal en la ofensiva de las Ardenas. En circunstancias desacostumbradas, con instrucción deficiente y experiencia insuficiente, la masa de nuestros cazas no tuvo oportunidad de manifestarse. Fueron diezmadas e inmoladas durante su traslado, en tierra y en grandes batallas aéreas, especialmente en los días de las fiestas de Navidad. El broche final de este capítulo trágico lo constituye la operación denominada «Baldosa».

En las primeras horas del último año de la guerra, el 1 de enero de 1945, partieron en vuelo bajo todos los cazas, con cazas nocturnos y bombarderos en calidad de guías, para emprender un grandioso ataque, preparado en todos sus detalles, contra los aeródromos aliados en el norte de Francia, Bélgica y Holanda. Mediante esta operación sorpresiva debía paralizarse la mayoría de las fuerzas aéreas tácticas enemigas. Esta operación en masa, prevista para el comienzo de la ofensiva de las Ardenas, fue postergada por el mal tiempo.

La orden de operaciones exigía hasta el último esfuerzo de las unidades participantes. De acuerdo con nuestras comprobaciones, fueron aniquilados 400 aviones aliados. Pero en el bando contrario podían reponer rápidamente las pérdidas materiales. Nosotros sacrificamos la última substancia en esta operación forzada. El fuego defensivo furioso de los aeródromos atacados y de las zonas barrera de

artillería antiaérea contra la V-1 que fueron sobrevoladas, la oposición de la caza enemiga, y finalmente la escasez de combustible, nos produjeron la pérdida total de casi 300 pilotos de caza, entre ellos 59 jefes de unidades.

Unicamente mediante una disolución radical de unidades se podía salvar el resto del arma de caza. Esta misión, empero, correspondió a mi sucesor.

CAPÍTULO XXXV

¡QUE PROBABILIDADES HABIAMOS TENIDO!

Para mí fue un momento amargo, cuando en enero de 1945 fui relevado de mi cargo de inspector general de la aviación de caza. Pero hoy, a través del tiempo, la experiencia y la interpretación de cómo se habían conectado los acontecimientos, siento satisfacción de que, en aquel momento, se me obligara a salir del ambiente de una dirección, cuya concepción de la guerra y de la forma de realizarla en el aire, ya no coincidían con mi criterio; satisfacción también por haberme reincorporado a las filas del ejército de millones de alemanes, que aun en esa fase desesperada de la guerra, cumplían con sus deberes de soldados sin detenerse en consideraciones militares y políticas. Fue un alivio el volver a actuar en el combate activo, por más que fuera desprovisto de esperanzas.

Así también las polémicas de orden material y personal que tuvieron lugar, han perdido para mí aquella amargura que entonces me proporcionaron. Quien conozca la atmósfera de esa época, llena de tensiones y exaltaciones, ensombrecida por el inminente derrumbe, y que exigía de nuestros nervios hasta el último extremo, me comprenderá. En consecuencia, limitaré la narración a los detalles

necesarios para hacer comprensible la crisis de comando que afectó a la Luftwaffe a fines de 1944 y comienzos de 1945.

El prestigio y la influencia de Goering habían ido disminuyendo desde el cese de la batalla de Inglaterra y después de la catástrofe de Hamburgo habían sufrido tal quebranto que era de dudar que alguna vez se pudiera reponer del mismo. El hombre que había sido designado sucesor de Hitler, «el paladín más fiel del Führer», como él mismo se llamaba con orgullo, el creador de la Luftwaffe, el hombre que, quizá como único entre los jerarcas nacionalsocialistas, había gozado de auténtica popularidad entre la masa del pueblo alemán, se retiraba del mando y de la vida pública. Tal hecho no podía quedar sin repercusiones en el arma que él había formado y que decía mandar. Al finalizar 1944, Goering hizo el último enérgico intento de reconquistar la confianza de Hitler, de la Luftwaffe y del pueblo. Pero era demasiado tarde. Las omisiones y los errores cometidos habían provocado una reacción en cadena, imposible de detener.

Con la desaparición de la fuerza central, que constituyó el mariscal del Reich para la Luftwaffe desde el primer momento de su existencia, otras fuerzas pudieron penetrar en la dirección. Comenzaron a formarse diversos círculos que pugnaban en conquistar influencia y posición. Muchas veces, las decisiones no se adoptaron en base a razonamientos lógicos, sino como consecuencia de la lucha que se había iniciado entre los diferentes círculos, cuyas ambiciones se superponían, y esta lucha se fue haciendo más encarnizada día a día.

Luego de los ataques extraordinariamente eficaces a nuestra producción de combustible, llevados a cabo antes y durante la invasión, la falta de gasolina nos obligó a disolver una serie de unidades aéreas cuya subsistencia no se

justificaba a causa de la escasez de reemplazos de tripulaciones, aviones y combustible. Conjuntamente con algunas unidades de bombardeo, exploración y transporte, fueron eliminadas todas las unidades del IX cuerpo aéreo y su mismo comando, que había surgido del «comando de ofensiva aérea contra Inglaterra», destinado a quebrar el «terror con el terror».

El jefe del Estado Mayor general expuso en Karinhall, tres proyectos para utilizar a este cuerpo. Uno provenía del joven y eficaz general de la aviación de caza, y el tercero del Estado Mayor general de la Luftwaffe. Mientras que el inspector general de la aviación de bombardeo, lógicamente trataba por todos los medios de conservar a sus unidades de bombardeo, y accedía a adaptarlas como caza solo temporariamente, yo abogaba por la completa disolución de las mismas y el traslado de todas sus tripulaciones y personal técnico a las unidades de caza diurna y nocturna. La transformación de grupos de bombardeo en grupos de caza, hubiera requerido, en aquellas difíciles circunstancias de la guerra aérea, que se les agregaran expertos pilotos de caza. Pero justamente en el arma de caza había escasez de estos. Únicamente podían obtenerse disolviendo algunas unidades de caza a favor de los grupos de bombardeo previstos temporalmente para misiones de caza. Tal procedimiento me parecía absurdo. Por otro lado, la absorción de los pilotos de bombardeo que reunieran condiciones, por nuestros diecisiete regimientos de caza, prometía un rápido refuerzo y mejoramiento de nuestros efectivos. En especial la caza nocturna, en cuyo caso era más fácil la adaptación, hubiera obtenido un considerable aumento de fuerzas.

Una solución intermedia era la del jefe del Estado Mayor general de la Luftwaffe. Pero la que fue aceptada sin reservas fue la propuesta por el inspector general de la

aviación de bombardeo. En última instancia, quizá, por prever este proyecto solamente «un empleo temporal como cazas», dejando abierta la posibilidad de reorganizarlos «oportunamente» como bombarderos. Había triunfado la utopía de volver a la ofensiva sobre las duras y reales necesidades de la defensiva.

Desgraciada decisión

En consecuencia, los regimientos del IX cuerpo aéreo se trasladaron a la zona de Praga e iniciaron su entrenamiento de adaptación; fue necesario enviarles instructores de caza y otros instructores, bloqueando nuestros grupos de adiestramiento operativo y los cursos de jefes de unidades, y se los designó en adelante «regimientos de bombardeo (caza)».

En la aviación de caza, desde ese instante, tuvieron cada vez más influencia los comandantes y jefes de bombardeo. El último acto de la tragedia de los cazas a reacción, que comentaré en el capítulo siguiente, adquirió una nota especialmente dramática a raíz de esta evolución.

No podía dejar de ignorar Goering que en el arma de caza, desde sus jefes hasta el último mecánico, se estaba preparando una crisis de confianza y de comando de primer orden. De la forma en que quiso remediar la situación harto embarazosa, se desprende cuánto se había distanciado Goering del arma de caza, y cuán poco conocía de su espíritu y de su ardua lucha. Reunió a los jefes de unidades de caza diurna y nocturna para una conferencia en la flota aérea del Reich en Berlín. La conferencia fue la mayor reunión de esta índole y debió ser la última en la preparación del «gran golpe». Resultó un fiasco. Goering vociferaba sin

freno. No logró obtener con su insultante actitud el efecto de arenga que se había propuesto, sino únicamente encono y resistencia. ¡En esa forma tal vez podría haberse expresado ante un arma cuya confianza y respeto poseyera! En las unidades se hacían abiertamente comentarios amargos y despectivos acerca del mariscal del Reich. Nosotros, los aviadores de caza, estábamos dispuestos a luchar y morir, y creíamos haberlo demostrado en bastantes ocasiones, pero no estábamos dispuestos a dejarnos insultar y a permitir que se nos echara la culpa de la catastrófica situación aérea sobre el Reich. Para colmo, Goering ordenó que este monstruoso discurso fuera grabado en disco. Y que se lo hicieran oír periódicamente a los pilotos en sus aeródromos, pero no hay otra orden, entre las muchas emitidas en el arma de caza, por cuyo cumplimiento yo pueda ofrecer menos garantía que por esta.

No solamente en el arma de caza se había manifestado una profunda desconfianza hacia el mando. Con la formación de algunos grupos fanático-radicales, que rivalizaban entre sí, la oficialidad de la Luftwaffe había perdido su homogeneidad, de la cual depende la fuerza y el valer de toda fuerza armada. A principios de noviembre de 1944, Goering adoptó una medida insólita, única, no solo en la historia militar de Alemania. Convocó una especie de «parlamento de la aviación militar», en el cual participaban aproximadamente 30 comandantes y jefes de unidades, seleccionados por él, a fin de criticar sin reserva todas las deficiencias existentes dentro de la Luftwaffe, discutir todos los problemas candentes, para luego someterle las proposiciones para solucionarlos.

Las sesiones tuvieron lugar, del 6 al 12 de noviembre, pocos días después de la malograda arenga a los jefes de unidades, en la academia de guerra aérea en Berlín.

Prontamente la institución recibió entre nosotros el apodo de «areópago». Pero contrariamente a este atávico tribunal de sangre de los atenienses, que en última instancia decidía todas las medidas de gobierno, nuestro gremio padecía desde el principio de una restricción esencial: ¡conforme a lo que Goering recalcara expresamente en su discurso inaugural, nuestra critica debía detenerse ante la de su persona y la de Hitler! Esto equivalía a hacer del «areópago» una taberna de charlatanes, más aún, cuando no estaban representados ni el jefe del Estado Mayor general ni el Estado Mayor. En estas sesiones de la Luftwaffe, únicas en su especie, participaron en su mayoría jefes subalternos sin ninguna visión de la verdadera raíz de las cosas, y discutían tan interminable como inútilmente. Problemas tácticos y estratégicos, asuntos técnicos y personales, cuestiones materiales, políticas e ideológicas se reflejaban vagamente en las versiones tomadas por los taquígrafos del Reichstag, llamados expresamente a tal fin. A Goering se le sometían luego estos informes en Karinhall, adonde se había retirado después de la apertura para «no influir en el desarrollo de las sesiones». Al finalizar esta absurda tentativa no había ni una sola propuesta realizable, y no se había obtenido otro resultado que perturbar la disciplina militar en sus mismos cimientos.

En aquellas sesiones aun llegué a participar yo mismo en calidad de inspector general «que ya no pinchaba ni cortaba». Mi situación quedó invariable hasta enero de 1945. Cuando entonces se me licenció sin que se designara mi sucesor, la noticia suscitó cierta inquietud en el arma de caza. Esto motivó que un número de jefes de regimiento, que en parte habían sido relevados simultáneamente conmigo, se reunieran con Lützow y Trautloft, y después de un serio intercambio de ideas llegaran a la conclusión: «¡Así

no se puede seguir más!».

Una delegación debía tratar de ser recibida inmediatamente por Hitler para obtener un cambio radical. Pero el propósito se frustró, y el coronel Lützow, hombre recto y valeroso, fue designado portavoz del arma de caza. A instancias de Koller, jefe del Estado Mayor general, y del comandante en jefe de la flota aérea número 4, Hitter Von Greim —que era el oficial más antiguo de la primera Guerra Mundial— una delegación encabezada por Lützow fue recibida, por Goering. Al enterarse este de la gravedad de la situación en el arma de caza, tal como le fue expuesta con cruda franqueza, ordenó inmediatamente una reunión de todos los jefes de regimientos de caza.

El «motín de los pilotos de caza»

La reunión tuvo lugar en la «Casa de los aviadores» en Berlín y su transcurso fue sumamente dramático. Lützow había formulado en un memorándum las propuestas y reclamaciones del arma de caza, las cuales se referían en lo esencial a los siguientes puntos: preponderante influencia de los jefes de bombarderos en el arma de caza: dotación de las unidades de bombardeo en lugar de los regimientos de caza con el Me-262; exigencias imposibles de cumplir referentes a las misiones en condiciones de mal tiempo; insultos proferidos contra el arma de caza, y dudas por parte del comandante en jefe con respecto al espíritu combativo de la misma; desconfianza hacia asesores influyentes del mariscal del Reich y relevo, del inspector general de la aviación de caza.

Las propuestas y críticas de Lützow tuvieron el efecto de una bomba. Como las demandas expuestas en nombre del

arma de caza coincidían con lo que yo siempre había sugerido, Goering vio en mí, inspector general relevado y no participante por tal motivo de la reunión, al real instigador. El mariscal, exasperado, dio por terminada la reunión, y calificó de motín el proceder de los pilotos de caza, y abandonó la sala dirigiendo a Lützow, las siguientes palabras: «Yo lo haré fusilar a usted…». A continuación, Lützow fue castigado y emplazado a abandonar el territorio del Reich en el plazo de cuarenta y ocho horas. Esta medida llevaba incluida la prohibición de mantener contacto conmigo o con otros pilotos de caza, como no fuera por inmediatas necesidades del servicio. Fue designado comandante de caza en Italia.

A la mañana del día siguiente se me ordenó presentarme al director general del personal de la Luftwaffe, quien puso en mi conocimiento la indignación provocada en Goering y su sospecha de que yo fuese la fuerza instigadora de este «motín de los cazas». Yo debía abandonar Berlín en el término de doce horas y mantenerme en disponibilidad, informando constantemente el exacto lugar de mi residencia.

Simultáneamente, por teletipo, se puso en conocimiento de todas las unidades de caza, que yo había sido relevado y que se había designado un sucesor.

Me daba cuenta de lo que se tramaba, pero esperaba la forma en que se tomaron las medidas en contra mío. Estaba a punto de ser arrastrado por el remolino que provocaría, al hundirse, la barca del mariscal del Reich, que ya estaba a la deriva, quilla arriba y a la merced de las olas agitadas. Es cierto que yo había cometido errores, pero eran otros los que se me achacaban. La intención de cargarme las culpas por medio de un tribunal de guerra, se explica por la desesperada situación en que entonces se encontraba la Luftwaffe y en

especial Goering.

Siendo así las cosas, regresé sin permiso a Berlín. Tuve que comprobar que no había mucho que elegir entre las posibilidades que me restaban. Pero luego el asunto tuvo un desenlace inesperado. Súbitamente, se me ordenó que me presentara en la cancillería del Reich. Allí me aclaró el ayudante de aviación de Hitler, que este había ignorado que se habían tomado medidas contra mi persona, y que al enterarse, había adivinado la intención del juego y había ordenado que «cesara inmediatamente este disparate».

Con esto, el «affaire Galland» estaba finiquitado. Un último pequeño error de escenografía que cometieron sus organizadores, le dio un aspecto hilarante. Efectivamente, Goering me citó a Karinhall, sin saber que yo conocía ya en todos sus detalles la decisión de Hitler. Por lo tanto, no pudo hacerme efecto alguno que el severo juez terminara declarándome que «en reconocimiento de mis méritos en el arma de caza» había decidido suspender el proceso.

Finalmente Goering, me comunicó que el Führer, correspondiendo a mi solicitud, había levantado la prohibición de volar en combate, y que había ordenado que se me brindara la oportunidad de demostrar personalmente la eficiencia que tendrían los cazas a reacción, de acuerdo con lo que yo siempre había asegurado. Me ordenó que organizara una unidad con los Me-262; los pilotos quedaban a mi elección. Muy especialmente me recomendó a tal efecto a los jefes obstinados y penitentes que él había relevado, en primer lugar al «cabecilla de los amotinados», Lützow. El nuevo inspector general de la aviación de caza no tendría ninguna injerencia en mi unidad. Por otra parte, la nueva unidad, debía someterse a una especie de cuarentena, no manteniendo ningún contacto con las demás. Esto tenía para mí la gran ventaja que era completamente

independiente, sin subordinación a ninguna flota aérea, ningún cuerpo, ni ninguna división de caza.

El ciclo comenzó a cerrarse: como teniente primero y jefe de escuadrón había iniciado mi actuación en este guerra, y como teniente general y jefe de escuadrón debía terminarla. ¡Esta era una misión para mí! ¡Una unidad de caza, sin depender de ningún mando superior, que se podría decir estaba libremente en el aire! ¡Por pilotos, unos cuantos pilotos seleccionados entre lo mejor de los aviadores de caza alemanes! ¡Cazas a reacción, de los que estábamos firmemente convencidos que, por el momento, no había nada mejor en el mundo! ¡Y yo, el feliz mortal, que podía formar y conducir este escuadrón, el más singular en la historia de la guerra!

Desde el término de la primera Guerra Mundial, científicos, constructores y temerarios hombres de la experimentación, habían estado al servicio de esta evolución a fin de lograr aprovechar, también para el impulso de los aviones, la retropropulsión ya utilizada para proyectiles y cohetes. La carrera para obtener el aumento de velocidad, que con la propulsión a hélice se acercaba cada vez más al limite de rendimiento económico, reclamaba con urgencia nuevas soluciones. Cuando se logró aprovechar a voluntad y aplicar las energías generadas por la combustión de los líquidos en los motores a cohete y cuando poco después se pudo desarrollar el motor turborreactor, la aplicación de la propulsión a reacción en los aviones se colocó de golpe en el foco del interés.

Ambos procedimientos permitían el despliegue de energía necesario para llevar a la realidad la obtención de velocidades que antes se concebían como imposibles, casi hasta el límite de la velocidad del sonido y teóricamente aún pasarlo. Se anunció una completa revolución en la aviación.

Desarrollos prohibidos

Desde los años 1937-38 se habían emprendido en Alemania intensivos experimentos con las finalidad de explotar los nuevos medios de propulsión para la aviación militar. El principio de emplear como fuerza propulsora el efecto de reacción del rápido escape de los gases de combustión, se presentó en tres formas principales de grupos motopropulsores de aviones.

El motor a cohete, basado sobre la combustión continua de substancias líquidas, tomando el oxígeno requerido a tal efecto de uno de los combustibles que lleva. Un motor de este tipo teóricamente puede trabajar tanto bajo agua como en la estratosfera, y utilizado para la impulsión de aviones es independiente de la altura. Sin embargo, su consumo de combustible es extraordinariamente elevado, pues gasta quizá diecisiete veces más que el turborreactor que trabaja de acuerdo con el mismo principio fundamental, pero que absorbe el oxígeno de la atmósfera circundante por intermedio de un compresor de varías etapas. El límite de altura del turborreactor lo determina el índice de oxígeno de la atmósfera que atraviesa.

El pulsorreactor, a su vez, difiere del turborreactor únicamente por la característica de recibir el oxígeno no a través de compresores, sino directamente del aire que sufre una compresión natural al ser empujado por el desplazamiento del avión. En consecuencia, el pulsorreactor no solo depende de la altura de vuelo sino también de la velocidad.

El primer avión de caza que superó el límite de 1000 km/h estaba dotado de un motor cohete. Fue construido en

abril de 1939, vale decir antes del comienzo de la segunda Guerra Mundial, en las fábricas Messerschmitt en Augsburgo. Su constructor el doctor Alexander Lippisch, lo desarrolló empezando por un planeador sin cola, que fue experimentado en vuelo por el inolvidable volovelista Günther Grönhoff, quien lo voló hasta su muerte, en el año 1932. Los subsiguientes prototipos de aviones a motor sin cola, y finalmente los aviones a propulsión por cohetes, los probaba Dittmar, hasta que sufrió un grave accidente. Interinamente, Rodolfo Opitz continuaba su trabajo. Otros representantes prominentes del volovelista alemán como Hanna Reitsch y Wolgang Späte, probaron y pilotaron posteriormente ese avión, que a comienzo de la guerra había sido terminado en varios ejemplares bajo la denominación Me-163.

Los motores a cohetes fueron desarrollados por el profesor Walter, en Kiel. El mismo constructor creó innovaciones revolucionarias también en el campo de la propulsión de los submarinos y torpedos, como también en los motores para diversos proyectiles-cohetes y bombas voladoras, que luego formaron parte de las armas V. Su motor cohete H. W. K. 509, impulsaba el Me-163, y consumía los líquidos denominados T y C en la proporción de 3 a 1. Conseguir el rendimiento exigido con un consumo adecuado y la seguridad de funcionamiento necesario, les planteó inmensas dificultades a los especialistas en la materia.

En otoño de 1940, cuando ya estaba finalizando la batalla aérea de Inglaterra, tuve por primera vez la oportunidad de estudiar más detenidamente los planes del doctor Lippisch. El director general del material aéreo, Udet, me los dio a conocer en el cuartel general del comandante en jefe de la Luftwaffe y los comentó

detalladamente conmigo.

A ese primer caza a cohete, Udet atribuía una importancia extraordinaria para una eventual defensa aérea del Reich, de la cual, sin embargo, no se podía hablar en el alto mando de la Luftwaffe sin agenciarse el calificativo de derrotista.

De acuerdo con su opinión, la investigación, el desarrollo y la construcción en el terreno de nuevas ideas revolucionarias, vale decir, toda la evolución aeronáutica, se trataban por una reciente orden terminante de Hitler, que disponía suspender todas las investigaciones y ensayos en desarrollo, no susceptibles de ser empleados en la guerra dentro de un año a más tardar. Esta orden se basaba en la suposición de una rápida terminación victoriosa de la guerra y, por lo tanto, todos los esfuerzos debían concentrarse en los desarrollos de trabajos próximos a ser terminados. El hecho de que la ciencia y la técnica alemanas hayan podido alcanzar una ventaja tan grande sobre otros países en el terreno de las armas V, y los aviones a reacción, ofrece una demostración cabal de su alto nivel de capacidad. Indudablemente, también le corresponde a Udet, quien respaldaba a las industrias respectivas con la autoridad de su posición, el mérito de que los trabajos en las secciones de proyectos y oficinas de diseño de las fábricas de aviones y motores, prosiguieran pese a la orden de Hitler. Lógicamente, en tales circunstancias, Udet no pudo otorgar a estos proyectos la prioridad y el apoyo que hubieran merecido, pero hizo que los trabajos continuaran por lo menos en pequeño volumen. Solo por esta razón, cuando posteriormente nuestra inferioridad clamó por armas especiales, existía algo sobre cuya base se podía construir. Si Alemania en la última fase de la guerra efectivamente dispuso de armas V, aunque en momentos en que habían

desaparecido las condiciones para un empleo eficaz, la justicia requiere que se reconozca el mérito de aquellos hombres que propulsaron su desarrollo contra la voluntad y las órdenes expresas de Hitler.

Hasta tanto se terminaran los trabajos en el motor a cohete, el Me-163 fue experimentado por Dittmar como planeador, alcanzando en vuelo, en picada casi vertical, velocidades de hasta 900 km/h. Esta velocidad no se pudo obtener de primera intención, en el vuelo horizontal, con el motor cohete «tipo frío». Sin embargo el rendimiento logrado desde el principio fue extraordinario. Especialmente sorprendente era la gran capacidad de ascensión, que posteriormente, en los aviones de la serie, oscilaba entre 100 y 120 metros por segundo. Así, la altura normal del vuelo de incursión de las formaciones de bombarderos norteamericanos, que era de 8000 a 9000 metros, se podía alcanzar en 3 a 4 minutos, incluyendo el despegue.

El récord mundial de velocidad de aquel entonces, o sea 755 km/h ya fue superado en el cuarto vuelo de prueba en Peenemunde. Y entonces llegó el día en que todo estuvo dispuesto. El propio piloto Heini Dittmar relata de la siguiente manera su intentó de llegar a la velocidad (hasta entonces inverosímil) de 1000 km/h.

Me-163: más de 1000 km/h., en mayo de 1941

Diariamente crecía el interés porque de un vuelo a otro se acrecentaba la velocidad. En adelante, en cada despegue se instalaban puestos de medición, de tal modo que con tres teodolitos cinematográficos se pudiera registrar exactamente, también desde tierra, la velocidad de vuelo. El próximo vuelo se registró con 880 km/h., el subsiguiente

con 920 km/h. A esta velocidad, a consecuencia de vibraciones en los timones, se me desprendió todo el timón de dirección. El aterrizaje, a pesar de todo, se llevó a cabo sin inconvenientes.

Ahora el asunto iba en serio. Aún faltaban tres o cuatro vuelos más para llegar a la meta propuesta, pues el motor siempre se detenía al llegar al límite de los 900 km/h. Para ahorrar combustible en el despegue, la próxima vez me hice remolcar por un Me-210 hasta 100 metros, solté amarras y trepé con potencia propia a 4000 metros y pasé a pleno sobre un trayecto previamente medido y delimitado. El velocímetro ya marcaba 910 km/h y continuaba aumentando. Se alcanzaron 950, 970 y 980 km/. El motor esta vez no se interrumpió. Cuando miré otra vez los instrumentos debía haber excedido los 1000 km/h. El velocímetro oscilaba. El timón de profundidad izquierdo comenzó a vibrar y en el mismo instante entró el avión en picado, sin poder ya dominarlo. Apagué el motor e inmediatamente fue posible pilotar el aparato, después de que en esos pocos segundos había creído inminente el fin. De un exacto examen de las mediciones efectuadas resultó una velocidad de 1004 km/h. ¡Esto fue el 10 de mayo de 1941!

Transcurrieron más de tres años hasta que Wolfgang Späte pudo organizar el primer grupo experimental de Me-163 en Brandis, cerca de Leipzig, al que además se le asignó la tarea de proveer protección adicional a las plantas de combustible sintético de Leuna, que eran frecuente y gravemente bombardeadas a fines de 1944. Otra unidad fue emplazada en Stargard, para proteger la gran planta de combustible sintético de Poelitz, cerca de Stettin. Más barreras de defensa constituidas por unidades de cazas cohete, se proyectaron para Berlín, la zona del Ruhr y la

Bahía alemana.

Tal defensa aérea de objetivos era adecuada a las posibilidades del Me-163. Con sus 2000 kg de combustible, este avión, también llamado «huevo potente» por su construcción compacta y su increíble desarrollo de energía, solo podía volar, entre despegue y aterrizaje, unos pocos minutos sin propulsión. A una altura operativa de 10 000 metros, su radio de acción táctico era de irnos 80 km. La intercepción se dirigía desde una pequeña central que pertenecía a la unidad y que estaba equipada con 2 ó 3 radares propios. Si se acercaba al círculo de los 80 km. una formación o un avión aislado enemigo, entonces con una exactitud calculada al segundo, se iniciaba el despegue, en rápida sucesión, de los aviones cohete de la unidad; tomaban altura en bandada abierta, siguiendo el rumbo que les indicaba la central de intercepción hasta que, a la vista de la formación enemiga, sobrevolaban a esta con una altura relativa de 1000 metros por lo menos. Desde esta posición realizaban uno o dos ataques para regresar luego a su base en vuelo planeado o en picado, sin propulsión. No había posibilidad de perseguir al enemigo. Para el aterrizaje, que se efectuaba sobre un esquí —pues el tren de aterrizaje se arrojaba no bien realizado el despegue— se retenía una pequeña reserva de combustible, suficiente para algunos segundos. El despegue y el aterrizaje eran los puntos más débiles del Me-163. Se estaban haciendo ensayos de despegue con catapulta y sobre rieles, como así también a remolque por avión. La poca seguridad de funcionamiento del motor causaba aún preocupaciones. También debía mejorarse mucho el armamento. Después de numerosas postergaciones, los Me-163 entraron en acción en la segunda mitad del año 1944, con cierta improvisación, debido a la situación. Entre tanto, mucho tiempo precioso

había transcurrido. Pero la ofensiva aliada paralizó finalmente también al Me-163, producido en ese tiempo en cantidad de 100 aviones mensuales. No se había considerado a tiempo que consumía el mismo tipo de combustible que la V-2 y otras nuevas armas a cohete, cuyo empleo estaba en preparación en la última fase de la guerra.

Así fue que una de las nuevas realizaciones técnicas alemanas en la última guerra, de carácter revolucionario y destinada a hacer época, no tuvo ningún efecto práctico. Este invento alemán hubiera podido demostrar la exactitud de mi tesis, o sea que armas de técnica sobresalientes —con el correcto empleo estratégico y táctico— son terminantemente superiores a cualquier masa que les sea técnicamente inferior.

En el derrumbe, la mayoría de los Me-163 cayeron en manos de los soviéticos. También el desarrollo posterior del Me-163, o sea el Ju-263B, fue en vía recta desde la fabricación en Dessau a Moscú. Y mientras el constructor del Me-163, doctor Lippisch, trabaja desde 1945 en los talleres Northrop en Estados Unidos, reconociéndose los rasgos esenciales de sus ideas constructivas en muchos de los ultrarrápidos aviones supersónicos experimentales norteamericanos, queda establecido sin duda alguna, que también los rusos han sacado gran provecho del trabajo inicial y de los adelantos obtenidos por geniales hombres de ciencia y constructores alemanes.

Cuatro días antes del comienzo de la segunda Guerra Mundial, el 27 de agosto de 1939, el piloto de ensayos Von Ohaimb probó el primer avión a turborreacción del mundo, el Heinkel 178. Solamente un pequeño núcleo de colaboradores directos se enteró de este acontecimiento importante. Justo un año después, el 27 de agosto de 1940, el primer avión italiano a reacción Caproni-Campini realizó

su primer vuelo; llegó a 475 km/h., haciéndose una gran propaganda alrededor de tal hecho. Luego siguieron los ingleses con su Gloster Whittle E. 28/39, el 15 de mayo de 1941. Pero de esto no nos enteramos entonces, como tampoco del hecho de que el piloto, Robert M. Stanley, había volado en Estados Unidos el 1 de octubre de 1941 en el Bell-Aircomet con turborreactor. Vemos, pues, que también la aviación a reacción, como el radar y todas las grandes evoluciones que hacen época, no fue inventada en un país únicamente, sino que maduró simultáneamente en varias naciones que marchaban a la vanguardia técnica.

Alemania por cierto, tenía, sin lugar a dudas, al principio de esta evolución, una ventaja de más de un año y medio sobre los aliados del Oeste, pero de esta realidad no se extrajo para nosotros ningún provecho estratégico. Las páginas siguientes ofrecerán una visión del trágico encadenamiento de las causas que determinaron la frustración de tales adelantos técnicos.

¿Cazas o bombarderos a retropropulsión?

El desarrollo de nuestros primeros prototipos de cazas a reacción, se llevó a cabo en un secreto tal, que incluso yo, en mi calidad de inspector general de la aviación de caza, tuve conocimiento de ello relativamente tarde. Este ocultamiento, que en Alemania en materia de asuntos técnicos no siempre era tan perfecto, se debe al hecho de que los trabajos correspondientes debieron ser ejecutados al margen de la referida orden del Führer. A comienzos de 1942 fui invitado a una reunión que el director general del material aéreo, Milch, mantuvo con el director de experimentación y los constructores Messerschmitt y

Heinkel.

Ya en esta primera fase de la evolución de los aviones a chorro, surgió la pregunta: ¿Bombarderos o cazas? En la primera reunión de la cual participé, expuse en forma terminante mi punto de vista: «A mi modo de ver, es fundamentalmente erróneo encarar nuestro desarrollo unilateralmente, pidiendo propuestas referentes a un bombardero ultrarrápido sin tener en cuenta al mismo tiempo, en todos los proyectos, que el mismo avión u otro similar quizá se requiera con máxima urgencia como caza ultrarrápido aun antes del bombardero ultrarrápido».

Como la pregunta: «¿Bombardero o caza?» tuvo posteriormente un significado trágico en el desarrollo del Me-262, me parece importante dejar sentado que el profesor Messerschmitt afirmó en aquella oportunidad, de acuerdo con las constancias del acta de la sesión: «yo soy de la misma opinión», y que pidió que en primer término se fabricaran «por lo menos unos centenares de cazas con turborreactor».

Un año después, en mayo de 1943, Messerschmitt me informó que los vuelos de ensayo de sus prototipos Me-262 ya estaban lo suficientemente adelantados como para pedirme que yo mismo pilotara un avión y dictaminara. Él estaba convencido del gran porvenir del tipo de avión que había desarrollado. Si mi juicio resultaba favorable, nos propondríamos ganar, con evidencias, la aprobación del alto mando para la fabricación en serie de cazas a reacción. El mariscal Milch dio su conformidad a nuestro plan. Abrigábamos la esperanza de poner a disposición del arma de caza, con el Me-262, un avión absolutamente superior, justo en el instante en que la superioridad aérea aliada, por la extensión del radio de acción de, los cazas escoltas norteamericanos y su número aplastante, auguraban para Alemania catastróficas perspectivas en la guerra aérea.

El 22 de mayo de 1943, en que por primera vez en mi vida volé en un avión a reacción, es un día inolvidable para mí. A la mañana, temprano, me encontré con Messerschmitt en su campo de experimentación en Lechfeld, cerca de la casa matriz de Augsburgo, Además de sus ingenieros y técnicos y de los especialistas en motores Junkers, habían concurrido el director de los centros de experimentación de la Luftwaffe y su jefe de pruebas de cazas, Otto Behrens, quien recientemente, al probar en la Argentina el caza a reacción Pulqui II, sufrió un accidente mortal. Luego de las exposiciones previas, hechas por los ingenieros del ramo partícipes en la construcción, reinaba gran expectación.

Fuimos a la pista. Allí estaban los dos cazas a reacción Me-262, motivo y centro de nuestra reunión y a la vez nuestra gran esperanza. Tenían un aspecto desacostumbrado estos aviones sin hélice. En los dos cilindros de forma aerodinámica colocados debajo de las alas, estaban los turborreactores. Ninguno de los ingenieros pudo decirnos con exactitud cuántos caballos desarrollaban. A nuestras preguntas accionaron diligentemente sus reglas de cálculo y establecieron la cantidad de kilogramos de empuje correspondientes a una velocidad de vuelo a una determinada altura y que, teniendo en cuenta el peso del avión, equivalía a un producto de tantos caballos en la propulsión a hélice. Esto nos hizo desconfiar a nosotros, los pilotos, que no habíamos aprendido aún las propiedades de esta fuerza de empuje, hasta ahora desconocida. Pero los ingenieros tenían razón en sus extraños cálculos, pues las comparaciones con el rendimiento de la propulsión por hélice, efectivamente, estaban fuera de lugar. Si el rendimiento enunciado, calculado y parcialmente probado por la empresa constructora era solamente aproximado a la

realidad, entonces se nos abrían posibilidades insospechadas… ¡Y eran solo estas las que nos interesaban!

La entonces fantástica velocidad de 850 km/h en vuelo horizontal significaba una ventaja de por lo menos 200 km/h sobre el caza a hélice más veloz del mundo. Además podía emplearse un *fuel-oil* inferior, similar al *diesel-oil*, en lugar de la gasolina de aviación, altamente refinada y antidetonante, que cada vez era más difícil de conseguir.

En primer lugar el piloto jefe de la fábrica, exhibió en vuelo a una de las dos máquinas. Después de volver a cargarlos de combustible, subo yo. Mediante numerosos manipuleos, los mecánicos accionan las turbinas. Sigo el procedimiento con el máximo interés. La primera arranca perfectamente. La segunda, se incendia. En un instante la turbina está en llamas. Pero todo piloto de caza, está acostumbrado, felizmente, a subir y bajar rápidamente del avión. El fuego prontamente estuvo apagado. El segundo aparato no presentó dificultades. Corrí sobre la pista de 50 metros de ancho, con velocidad siempre en aumento y sin visibilidad hacia delante, debido a la convencional rueda de cola, de la cual aun estaban provistos los primeros aparatos, en lugar de la rueda de nariz, que tenían los Me-262 fabricados en serie. En consecuencia tampoco se podía conservar la dirección con el timón. Para eso debían utilizarse los frenos.

¡El largo de esta pista no podrá alcanzar nunca! Voy a unos 150 km/h. Por fin se levanta la cola del avión y tengo completa visibilidad. Ha pasado la sensación de correr en la obscuridad contra una pared. Habiendo disminuido la resistencia del aire, la velocidad aumenta rápidamente. Paso los 200 km/h y entonces lejos aún del extremo final de la pista, puedo elevar el aparato.

Se presentan posibilidades nunca imaginadas

¡Vuelo por primera vez a reacción! No vibra ningún motor. Ningún efecto de torsión, y ningún ruido de látigo de la hélice. Acompañado de un sonido silbante mi «chorro» corre como una flecha por el aire. «Es como si a uno lo empujara un ángel», digo luego, cuando me preguntan cómo era aquello.

Pero la cruda realidad, supeditada a las exigencias de la guerra, no me deja mucho tiempo para saborear esta sensación, antes desconocida, de volar a reacción. Condiciones de vuelo, maniobrabilidad, velocidad máxima, capacidad de ascenso, en pocos minutos debo tener formado el juicio con respecto a este nuevo avión.

En ese preciso instante vuela el cuatrimotor Messerschmitt sobre Lechfeld. Se constituye en la «víctima» de mis primeros ejercicios de combate con una caza a reacción. Sé que desde abajo me están observando más desde el punto de vista técnico que desde el táctico, y que observan mis maniobras con preocupación. Los primeros productos de esta técnica altamente desarrollada debían ser tratados con más cuidado que si fueran huevos crudos. Pero lo que se podía lograr con ellos, superaba todo lo que hasta el presente se poseía o imaginaba, de modo tal, que los momentáneos factores de inseguridad no interesaban.

Después de mi aterrizaje estaba profundamente impresionado y entusiasmado como nunca. Pero lo decisivo no debía ser los sentimientos y las impresiones, sino las marcas y las posibilidades establecidas. Esto no era solo un paso adelante; ¡era un gran salto!

Regresamos a los talleres para celebrar la conferencia definitiva. Sobre la línea de pruebas quedaron los Me-262.

Brillaban plateados en el sol de ese día de mayo, y me parecieron mi rayo de luz en el horizonte negro de la situación. Todavía opino de que no era un optimismo exagerado esperar aun entonces, de la intervención en masa de los cazas Me-262, un cambio fundamental en la defensa aérea alemana. El único temor que abrigaba era que el adversario nos alcanzara en el desarrollo o que nos pudiera superar en él. Este temor mío, fue uno de los pocos que los hechos no corroboraron. La intervención en masa de los cazas Me-262, sin embargo, jamás tuvo lugar; pero por otros motivos distintos. Yo no podía presentir estos motivos cuando inmediatamente después de mi vuelo de prueba, dirigí el siguiente mensaje por teletipo al mariscal Milch:

«El avión Me-262 representa un gran acierto, que nos promete en la guerra aérea una ventaja superior a toda ponderación, siempre que el adversario continúe con motores a pistón. Las condiciones de vuelo del planeador producen una impresión muy buena. Los turborreactores convencen del todo, excepto en el despegue y aterrizaje. El Me-262 abre posibilidades técnicas completamente nuevas».

Capítulo XXXVI

LA TRAGEDIA DE LOS CAZAS A RETROPROPULSIÓN

Todo soldado sabe que en el curso de la guerra no influyen únicamente factores ponderables, sino que el desenlace depende en gran parte de la buena o de la mala fortuna.

Después de aquel vuelo creí haber asido a la suerte por la cola. Aquello no era sueño o fantasía, ni proyectos más o menos osados, de los cuales no es posible asegurar si algún día se transformarán en realidad. El caza a reacción Me-262, el más veloz del mundo, era un hecho palpable; yo acababa de pilotarlo y sabía que con él obtendríamos la superioridad técnica sobre cualquier tipo de caza enemigo. Por de pronto padecía aún de las «enfermedades infantiles» de rigor en toda nueva creación. No obstante, todos los que nos reunimos aquel mismo día para una conferencia, estuvimos de acuerdo en que era urgente concentrar inmediatamente los máximos esfuerzos para aprovechar esa oportunidad sin igual que se nos presentaba. Para ello había que afrontar riesgos y seguir caminos no comunes. Confeccionamos inmediatamente una propuesta para que se iniciara inmediatamente la construcción de una preserie

extraordinaria de 100 aviones, que serían empleados en las pruebas técnicas y tácticas necesarias. Este procedimiento no coincidía con la cautela que constituía la norma en nuestra industria aeronáutica. Queríamos preparar la fabricación en gran escala sin pérdida de tiempo, y utilizar el lapso que había de transcurrir hasta que la producción alcanzara su pleno ritmo para reunir la experiencia necesaria con la preserie de cien aparatos. Las modificaciones que las pruebas aconsejaran, serían introducidas en la primera serie de fabricación.

El documento fue redactado al mismo tiempo que mi informe sobre el vuelo. Enviamos un duplicado a Milch y yo me encargué el mismo día de llevar el original a Goering, al castillo de Veltenstein. Mi informe terminaba expresando: «Esta superioridad técnica, casi inimaginable, es el medio más apto para decidir a nuestro favor sobre el Reich, y más tarde también sobre los frentes, la lucha por la superioridad aérea, a despecho de nuestra inferioridad numérica. No deben omitirse esfuerzos y riesgos para preparar inmediatamente la serie y poner en movimiento la producción cuanto antes. Por cada Me-262 podríamos renunciar, si lo requiere la producción, a dos o tres Me-109».

Goering se dejó arrastrar por nuestro brío y entusiasmo. Si no hubiera demostrado comprensión por los planes derivados de mi primer vuelo con el nuevo aparato, habría negado su condición de viejo piloto de caza. En mi presencia, habló por teléfono con Milch, quien ya tenía en su poder el duplicado del informe y de la propuesta. También él estaba completamente de acuerdo. Cuanto habíamos propuesto fue aprobado con una celeridad y una resolución asombrosas. Yo creí haber triunfado en toda la línea. La anuencia de Hitler, que el mariscal debía solicitar

ante una decisión de tal magnitud e importancia, apenas podía prestarse a dudas, gracias al apoyo de autoridades tan calificadas. Ya al día siguiente, Goering fue al cuartel general del Führer, para informar a este personalmente sobre todos los detalles del plan. A mí me ordenó que me preparara a fin de exponer, de ser necesario, mis impresiones y juicios personales.

Los días siguientes transcurrieron sin que nos llegaran órdenes o noticias desde «arriba». Por mi parte deseaba febrilmente ganar también el apoyo de Hitler para nuestro proyecto. Con la sucesión de los días, sin embargo, empecé a sospechar que nuestras esperanzas en la rápida materialización de los aviones a reacción, se verían defraudadas. Hitler habría denegado su aprobación. En aquel tiempo ya evidenciaba una desconfianza tal en Goering y en la Luftwaffe en general, que previamente quería cerciorarse por sí mismo de los fundamentos de nuestro proyecto. Había indicado al mariscal del Reich —y con cierta razón— que la Luftwaffe ya le había decepcionado anteriormente muchas veces con el anuncio de nuevos tipos y perfeccionamientos técnicos. Se le había prometido a más tardar para 1941 el bombardero pesado He-177, y aun no podía preverse cuando esta máquina podría entrar en combate. No se habría de incurrir en precipitaciones en la construcción del Me-262, y todos los preparativos debían cesar hasta que él hubiese adoptado una decisión.

Cuán aguda era la desconfianza de Hitler se trasluce del hecho de que luego, al celebrar en su cuartel general una conferencia sobre la materia con los expertos de la industria aeronáutica, no solo no invitó a ella a un representante de la Luftwaffe, sino que incluso prohibió expresamente su participación. El mariscal del Reich acogió pasivamente esta

manifiesta afrenta.

Hitler exigió de los ingenieros, constructores y especialistas reunidos, formales seguridades y garantías, que ellos no podían ofrecerle. De haber existido tales garantías, nuestros planes habrían perdido su carácter de riesgo, pero habíamos partido precisamente de la reflexión de que las grandes posibilidades que teníamos al alcance de nuestras manos, justificaban el aceptar algunos riesgos. ¡El mismo Hitler había incluido en la mayoría de sus planes, factores de inseguridad, probablemente mucho más grandes! El Führer pasó por encima de Messerschmitt y los otros hombres responsables que días antes habían elaborado conmigo el programa en discusión; apenas les permitió hablar, y ordenó que las pruebas técnicas con el Me-262, entre tanto, debían ser limitadas a algunos aviones prototipos, pero que no debían hacerse preparativos de ninguna naturaleza para la construcción en serie. Esta decisión fatal fue adoptada prescindiendo de la opinión del comandante en jefe de la Luftwaffe.

Nueva intervención de Hitler

Con esto, la construcción del Me-262, que a causa de la orden de Hitler dada en el otoño de 1940 que suspendía los proyectos de desarrollo técnico, ya se había retrasado aproximadamente un año, sufría una nueva demora de por lo menos otro semestre más. En mi opinión, se desperdiciaron de tal manera alrededor de un año y medio en el desarrollo de los aviones a reacción. Nosotros, los pilotos de caza conocíamos el significado que tal atraso tenía en la evolución de la guerra aérea, pues a diario sentíamos en nuestra propia carne, tanto sobre los frentes como en el cielo del Reich, la

creciente ventaja enemiga, que se manifestaba no solo en sus masas, sino también en su calidad técnica.

A fines de 1943, en condiciones más desfavorables que medio año antes, el avión Me-262 volvió repentinamente a despertar el máximo interés en las esferas del mando. De pronto se exigió que se iniciara su construcción en serie y ello de la nada. Se le otorgó una prioridad muy elevada en la producción bélica. El 2 de noviembre de 1943, Goering visitó los talleres de Messerschmitt, a fin de enterarse de los progresos de la fabricación. En tal oportunidad fue discutido, en una conversación con el profesor Messerschmitt, un tema que afectaría decisivamente el desarrollo de la tragedia de los cazas a chorro alemanes. Goering preguntó al constructor si el Me-262 estaría capacitado para transportar una o dos bombas, a fin de poder emplearse sorpresivamente como cazabombardero. El mariscal agregó: «Le hago saber en esta ocasión los razonamientos del Führer, que hace pocos días me consultó sobre el particular, y quien tiene enorme interés en que se resuelva este problema».

Seguramente Hitler ya pensaba entonces en la inminente invasión anglo-norteamericana. Es de suponer que para su rechazo habría depositado grandes esperanzas en los cazas a reacción, aparte de las armas V. De ahí, pues, que la instancia más alta, fomentara y pidiera el Me-262. Pero en vez de proponerse con el nuevo avión despojar paulatinamente y paso a paso a los aliados de su superioridad aérea —sin la cual la invasión, según las declaraciones de Eisenhower, hubiera resultado el desastre más grande de la historia militar— se pretendía hacer de él un portador de bombas, una nueva arma auxiliar del ejército.

Messerschmitt respondió a Goering en términos evasivos. Por supuesto —dijo— también el Me-262, como

cualquier otro caza, puede ser dotado de dispositivos para bombas pequeñas o medianas, siempre que se aceptara al mismo tiempo la disminución del rendimiento técnico que ese armamento adicional debía producir, suelta por primera vez y de manera decisiva durante la batalla de Gran Bretaña, en el sentido de que el caza únicamente podía actuar como bombardero, con eficiencia duradera, si previamente se había establecido la necesaria superioridad aérea. Si tal condición no existía a nuestro favor en aquella oportunidad, en este momento ya ni siquiera se podía hablar de ella.

Yo ignoraba totalmente esos planes de emplear los cazas a reacción como cazabombarderos cuando en diciembre de 1943 asistí en la base aérea de Insterburg, en Prusia Oriental, a una exhibición de nuevos modelos y perfeccionamientos de la Luftwaffe. Hitler había llegado para presenciarla desde su cercano cuartel general. Despertó especial atención el caza a reacción Me-262, y en momentos en que yo me encontraba muy cerca de Hitler, este se dirigió sorpresivamente a Goering: «¿Está este avión capacitado para llevar bombas?». Goering ya había conversado al respecto con Messerschmitt, y dejó a este la respuesta: «En principio, sí, mi Führer. Puede soportar con seguridad una carga de bombas de 500 kilogramos y quizá hasta de 1000».

Esta respuesta era cautelosa y apenas tachable técnicamente. Entre aviadores, la respuesta de Messerschmitt no habría podido causar daños, porque todo entendido en la materia debía saber que la misma era de naturaleza puramente hipotética. Efectivamente, el Me-262 no tenía dispositivos para llevar bombas ni para su lanzamiento, ni tampoco disponía de mecanismos para graduar espoletas, ni miras de puntería. Por sus condiciones de vuelo y de visibilidad, no se prestaba en modo alguno para el bombardeo sobre blancos. Tampoco el Me-262

disponía de frenos aerodinámicos y a una velocidad de más de 950 km/h., el avión entraba en su límite crítico de compresibilidad. Debían descartarse por esto los vuelos en picado o en descenso pronunciado, únicas formas de ataque y lanzamiento posibles, pero inaplicables en este caso por el inevitable exceso de velocidad. En los vuelos a baja altura, por otra parte, el consumo de combustible era tan cuantioso, que anulaba toda posibilidad de penetraciones de interés operativo; de modo que también había que descartar el ataque en vuelo rasante. Quedaba únicamente el bombardeo horizontal desde gran altura, en cuyo caso, sin embargo, el blanco, vistas las circunstancias, debía poseer por lo menos las proporciones de una ciudad de regular extensión para ser alcanzado con seguridad.

Pero ¿quién habría de convencer a Hitler, en ese momento, de todo aquello?, ¿quién habría tenido posibilidades siquiera de presentar argumentos que él escuchara? Y en caso de haberlo habido, ¿los hubiera aceptado? El mariscal del Reich, con quien Hitler había debatido la cuestión ya anteriormente, habría tenido incuestionablemente el deber de llamarle la atención sobre todos aquellos puntos. No sé si lo hizo. Hitler por de pronto no ofreció a Messerschmitt, o a los demás que lo rodeábamos, oportunidad de exponer su criterio; y continuó diciendo:

Por fin el bombardero «Relámpago»

«Años ha, exijo de la Luftwaffe el bombardero rápido que alcance seguro su objetivo con desprecio de los cazas de la defensa. Veo en este avión que ustedes me presentan como caza, al "bombardero relámpago", con el cual

rechazaré la invasión en su primera y más débil fase. A pesar de la pantalla aérea enemiga, caerá como un rayo sobre las masas de tropas y material recién desembarcados, para llevarles el pánico, la muerte y la perdición. ¡He aquí por fin el bombardero relámpago! Por supuesto, ninguno de ustedes pensó en esta posibilidad».

Hitler tenía razón. Ninguno entre nosotros había pensado, en efecto, en semejante posibilidad. Y tampoco lo hicimos en aquel momento. El programa de construcción y pruebas del Me-262 como caza continuó sin modificaciones. En colaboración con los centros de experimentación de la Luftwaffe y las fábricas Messerschmitt, organicé un grupo experimental con pilotos de caza muy capaces que comenzaron sus ensayos en la lucha activa, dirigiéndose primeramente contra los aviones «Mosquito» de reconocimiento diurno. Por fin teníamos en nuestro poder una máquina superior en velocidad a las más rápidas del enemigo. Al poco tiempo se lograron las primeras victorias aéreas.

Las pruebas prácticas fueron coordinadas con las técnicas, según lo habíamos previsto desde un principio. Una parte del grupo fue emplazado en las fábricas Messerschmitt en Augsburgo y otro en el comando de los centros de experimentación de la Luftwaffe, en Rechlin, al norte de Berlín. Todas las autoridades militares e industriales interesadas colaboraron con rapidez y eficacia; todos sabían que se trataba de una arma verdaderamente decisiva, que hacía su aparición en la etapa más crítica de la guerra aérea.

Pero también los aliados sabían qué estaba en juego. Ya los primeros contactos con el avión cohete Me-163 habían causado la zozobra del enemigo. Los bombarderos norteamericanos no habían tenido aún encuentros con el

Me-262, pero bastaron las informaciones del servicio de inteligencia aliado y los informes de los pilotos británicos de Mosquitos, para persuadir al general Doolittle de que la aparición de aviones a reacción alemanes, en cantidad suficiente, podría hacer imposible la guerra diurna de bombardeo.

Los ataques concéntricos de todas las fuerzas aéreas aliadas contra la industria aeronáutica alemana, realizados en febrero de 1944 bajo la denominación de «gran semana», asestaron graves golpes también a la producción del Me-262. A causa de los daños sufridos por las plantas de Augsburgo y Regensburg, la preserie de 100 aviones, tardíamente ordenada, no llegó a ser entregada. Dificultades de personal y material cada vez mayores, terminaron por postergar el comienzo de la producción en serie hasta fines de marzo de 1944. Y cuando cuatro semanas después los primeros aparatos construidos en serie estaban en condiciones de abandonar la planta de montaje final, en Leipheim, esta fue alcanzada el 24 de abril por un gran ataque diurno norteamericano. Todo esto significa que a causa de la intervención de Hitler, no habíamos ido más lejos del punto en que estábamos un año antes, cuando inmediatamente después de mi vuelo de prueba tratamos de imponer la producción en serie. En aquel tiempo no existía aún el sin fin de dificultades con las cuales teníamos que vérnoslas ahora.

En aquella época, o sea abril de 1944, hice en una conferencia sobre la producción aeronáutica el siguiente bosquejo de la situación aérea imperante:

«El problema planteado a nuestra arma de caza por los norteamericanos —me refiero aquí únicamente a los cazas— es el de la superioridad aérea en sí. La evolución a que asistimos en estos días se encamina hacia el completo

dominio aéreo por el adversario. La relación de las fuerzas combatientes diurnas oscila entre 1 a 6 y 1 a 8. El nivel de instrucción del enemigo es extraordinariamente elevado y el rendimiento técnico de sus aparatos es tan apreciable que debemos admitir una cosa: ¡Algo debe hacerse! La caza diurna ha perdido en los últimos cuatro meses mucho más de mil pilotos, entre ellos, naturalmente, también muchos de los mejores jefes de escuadrón, jefes de grupos y jefes de regimiento. Nos causa gran preocupación rellenar esos vacíos, no tanto en lo relativo al número sino a la falta de pilotos con experiencia. En varias conferencias y memorándums hablé de un último desenlace: ¡el peligro del derrumbe de una arma! A tal extremo se ha llegado por haber alcanzado la superioridad aérea del enemigo tales proporciones, que nosotros debemos confesar: En adelante la lucha comienza a ser sumamente improductiva para nosotros.

»¿Qué camino debemos seguir para salir de esta situación?

»En primer término debe ser modificada la proporción numérica, esto significa que la industria debe asegurar la producción de un número de aviones que permita la ampliación del arma de caza. En segundo término, precisamente porque somos inferiores en número y continuaremos siéndolo —hecho que es de meridiana claridad para nosotros—, debe ser aumentado el rendimiento técnico… Soy de opinión que ya con un número pequeño de aviones de quilates técnicos muy superiores, como lo son el Me-262 o el Me-263, podríamos lograr muchísima más efectividad, pues esta lucha de cazas contra cazas —que es condición previa para poder derribar bombarderos durante las horas del día— es en gran parte una cuestión de moral combativa. Esta debe ser quebrada en

el lado adversario. Con la ayuda de estos dos componentes técnicos —el número y la calidad— la capacidad combativa de nuestras unidades experimentará forzosamente un mejoramiento. No espero que logremos llegar de golpe a una situación de equivalencia de fuerzas, sino únicamente espero recobrar una producción de fuerzas razonables.

Culminación trágica

»En los últimos diez ataques, perdimos un promedio de 50 aviones y cerca de 40 pilotos en cada uno. Es decir, en diez grandes incursiones enemigas, 500 aparatos y 400 pilotos. Nuestro actual estado de instrucción no es suficiente para reponer tales bajas con el ritmo indispensable.

»Presento otra vez más el hecho de que, aparte del afán, muy digno de reconocimiento, de destacar las cifras, se haga presente también, y con toda energía, la consideración de que el factor calidad, es por lo menos de igual importancia que el numérico. Necesitamos esa calidad para restituir a nuestra propia arma la sensación de superioridad, aunque el número de sus unidades sea reducido.

»Para dar un ejemplo: *actualmente, ¡prefiero un Me-262 a cinco Me-109*!».

Estos puntos de vista que expuse fueron aceptados por la industria aeronáutica, en cuyos planes el Me-262 desempeñaba un papel de importancia mayor de mes en mes. Un trimestre después de la iniciación del nuevo programa, su producción mensual debía exceder el millar de aviones. Pero Hitler rechazó aquellos planes, pues entonces desechaba la idea de una sistemática estrategia aérea defensiva.

Si todo esto de por sí era estremecedor, la historia de

nuestros cazas a reacción llegó a su trágica culminación cuando Hitler, en ocasión de la discusión del programa de emergencia, en abril de 1944, se refirió al Me-262. Tras haberse considerado el estado al que habían llegado las pruebas y la producción, preguntó sorpresivamente cuántos de los aviones ya construidos habían sido preparados para el transporte de bombas. Milch, quien a causa de diferencias con Goering no había estado presente cuando Hitler expuso en Insterburg su idea del «bombardero relámpago» contestó conforme a la verdad: «Ninguno, mi Führer. El Me-262 es construido exclusivamente como avión de caza».

Hitler se enfureció sobremanera, y oficiales de su séquito me indicaron más tarde que hasta entonces habían asistido solo rara vez a semejante erupción temperamental. Insultó a Milch, a Goering y a la Luftwaffe en general, y los acusó de falta de responsabilidad, desobediencia y deslealtad. Poco después, Milch fue relevado.

La reacción del Führer fue tan sorprendente por el hecho de que ninguna de las personas que habían estado presentes en Insterburg había considerado la idea del «bombardero relámpago» como otra cosa que la ocurrencia de un lego en la materia, curiosa sugestión de un momento. Nadie —y evidentemente tampoco Goering, y Milch, quien por lo menos debió haber oído hablar del asunto— la había tomado en serio. Lo único que se había hecho, consistía en haberse previsto colocar, alternativamente, bajo el fuselaje del Me262, en vez del tanque de combustible arrojable, una bomba, en 120 aviones que habían abandonado las fábricas. Considerable parte de estos, ya habían sido destruidos en tierra por los ataques aéreos o por accidentes, y ninguno había sido puesto en condiciones de «bombardear a ritmo de relámpago».

Sentíamos las consecuencias de la tempestad

desencadenada por Hitler cuando a las pocas horas, Milch, Bodenschatz, Messerschmitt, el director de los centros de experimentación, Saur y yo, tuvimos que presentamos ante el mariscal del Reich, quien nos transmitió las órdenes del Führer referentes a la modificación de los aviones y cambios de la serie para convertirlos, sin excepción, en bombarderos. Para impedir toda equivocación, en lo sucesivo el Me-262 ya no debía ser calificado oficialmente como avión de caza, ni caza bombardero, ¡sino exclusivamente como «bombardero relámpago»! Habría sido lo mismo llamar vaca a un caballo.

Hitler, según ya destacara en Insterburg, pretendía rechazar la invasión con sus llamados «bombarderos relámpago». Las palabras de Goering, según el acta confeccionada en aquella ocasión, fueron: «Este género de combate puede librarse contra la costa británica, bombardeando los embarques, especialmente en la playa. Luego, en el momento del desembarco, contra las lanchas enemigas, los tanques que hubieran llegado a tierra, etc. Imagino la cuestión de la siguiente manera: el aparato recorre la playa y descarga sus bombas sobre los montones que acaban de desembarcar, que por el momento se hallan aún en una gran confusión. Tal es la idea del Führer sobre el empleo de las nuevas máquinas y en este sentido hay que prepararlas».

Messerschmitt y yo intentamos desesperadamente desvirtuar esa decisión errónea. Los pilotos de caza alemanes tenían el derecho indiscutible de reclamar para sí aquel avión superior. La conciencia de nuestro deber de hacer valer ese derecho quizá nos confirió, en medida mayor aún que las sobrias reflexiones militares, la energía de no omitir esfuerzos para sugerir otro criterio a Goering, y efectivamente tuve la impresión de que él mismo estaba íntimamente convencido de la exactitud de mis argumentos.

Pero hacia afuera él aparentaba que la decisión de Hitler coincidía enteramente con sus propias convicciones. Terminó su exposición con las palabras: «Para que nos entendamos claramente: ya no es admisible ningún debate o discusión sobre esta cuestión fundamental».

El arma de caza y la defensa del Reich, que veían en el caza a chorro el escape de una situación insostenible, que ya creían tenerlo firmemente en las manos, debieron dar sepultura a sus esperanzas. La totalidad de las pruebas, la instrucción del personal y los preparativos para su empleo en combate fueron substraídos al inspector general de la aviación de caza y encomendados al inspector general de la aviación de bombardeo.

Mientras en las pocas semanas que faltaban para el comienzo de la invasión, ciudades y más ciudades, fábricas de armamentos, transportes y plantas de combustible sintético, era destruidas en una Alemania insuficientemente protegida en el aire, el inspector general de la aviación de bombardeo, trataba de convertir el Me-262 en bombardero, de acuerdo con la orden de Hitler. Había que instruir pilotos, ensayar el lanzamiento de bombas, establecer procedimientos técnicos y realizar numerosas modificaciones en el avión. Cuando la invasión finalmente dio principio, el 6 de junio de 1944, ni uno solo de los «bombarderos relámpago» que debían rechazarla, estaban en condiciones de operar. También en las semanas siguientes, mientras aún se mantenía estable el frente en la zona de invasión, no llegamos a ninguna operación.

Entierro de todas nuestras esperanzas

Los aviones a reacción planteaban exigencias mayores en

extensión de pistas, abastecimientos, servicios y medios auxiliares de los aeródromos, motivo por el cual se había previsto, en concordancia con la proyectada fabricación en serie del Me-262, la construcción adecuada de bases y pistas de aterrizaje. Yo opinaba que esos trabajos debían iniciarse desde adentro hacía afuera, pues me proponía emplear los Me-262, primeramente en el corazón de Alemania, sobre los centros de producción bélica, para ofrecer a estos la protección tan necesaria y reunir nuevas experiencias técnicas y tácticas, en inmediato contacto con las fábricas productoras. A medida que la nueva arma fuera creciendo se ampliaría paulatinamente, en forma circular, su radio de actividad, hasta alcanzar finalmente a los frentes y sobrepasarlos. Las instancias superiores resolvieron otra cosa. Como los «bombarderos relámpago», con su radio de acción táctico de solamente 200 kilómetros, habrían de ser empleados en primer término contra la invasión, debían establecerse sus bases lo más cerca posible del frente. A causa de estas construcciones que empezaron de Oeste a Este, finalmente sucedió que las pistas construidas con enorme desgaste de mano de obra y material, en todos los casos se acercaban a su terminación cuando llegaban los aliados y las capturaban. También aquí se percibe la fatal cadena de errores, cuyos eslabones se arrastraban unos a otros.

En agosto de 1944, cuando las perspectivas de éxito a causa del avance aliado ya eran infinitesimales, se registraron las primeras operaciones de los «bombarderos relámpago», contra los ejércitos de invasión, arrojándose unas pocas bombas por día sobre cualquier punto situado detrás de las líneas enemigas. Solo rara vez los pilotos pudieron informar exactamente si habían dado en algún blanco, sobre la naturaleza del mismo y los daños causados por el impacto.

¡Cuán distinta era la imagen que Goering nos había esbozado del empleo de los Me-262 «como lo imaginaba el Führer»!

Hago constar en esta oportunidad que, *al principio*, los bombarderos no habían pedido para ellos al Me-262, sino que les fue adjudicado con la consigna: «¡Cumplid con la orden del Führer!».

Los aviones de caza a reacción, primero fueron declarados «bombarderos relámpagos», y luego se procedió a convertir las unidades de bombardeo dotadas con estos aviones en conglomerados híbridos, pues se proyectaba emplearlos al mismo tiempo como bombarderos y como cazas. Aquel desvarío por lo menos tenía método. El arma de caza, que en cierto modo había vivido de las esperanzas que depositara en el Me-262, acogió esa decisión no solamente como un golpe contra la sana razón, sino también contra ella misma. Traté de oponerme por todos los medios y con todos los argumentos que consideraba irrebatibles. Expuse a Goering mi convicción de que bajo las condiciones ya tan difíciles de la guerra aérea, no se podía convertir los bombarderos repentinamente en cazas; que únicamente los pilotos de caza más avezados y no los de bombardeo, apresuradamente adaptados, estaban capacitados para extraer beneficio de aquellas máquinas; que era imposible que los pilotos de bombarderos, en su conversión al caza a reacción pasaran por alto la instrucción de caza a hélice; que en vuelo les sería imposible ver lo suficiente, ni dar en el blanco por su gran velocidad de aproximación, y esto si conseguían distinguir entre amigos y enemigos. Pero todo fue en vano. Se me respondió que los pilotos de bombardeo estaban habituados a volar con dos motores, que contrariamente a los cazas dominaban el vuelo a ciegas, que por su simple instinto de autoconservación vigilarían mejor

el espacio que los cazas, y que en cuanto «al miserable tiro aéreo», esto lo iban a aprender pronto.

Hice entonces otra propuesta de compromiso: que por lo menos, se equipara simultáneamente a los bombarderos y a los cazas con un número igual de Me-262. En el combate se evidenciaría luego quién alcanzaba mayores éxitos. Pero también esta sugerencia fue rechazada. Formulé por fin una última proposición que, por desesperada y desafiante que fuera, habría asegurado a la Luftwaffe el mejor efecto práctico. Los éxitos de los regimientos de bombardeo (cazas) —pronostique— serían prácticamente nulos, pero en cambio estas formaciones absorberían las entregas de aviones y el combustible, así como la capacidad de instrucción. Seria lo mejor —concluí— conceder a todo el IX Cuerpo aéreo una licencia en las montañas de Baviera hasta la terminación de la guerra.

Esta expresión debía herir susceptibilidades. Lo sabía, pero por naturaleza no poseo el talento de reservarme diplomáticamente mis convicciones. Tanto menos se me perdonó aquella maliciosa profecía cuanto que desgraciadamente los hechos me dieron la razón. El regimiento de bombardeo (cazas) 51, ya combatía con bombarderos relámpago. Se inició entonces la conversión de los regimientos de los bombarderos (cazas) 54, 27 y 6 del mismo cuerpo; solo los preparativos insumieron semanas enteras. Para la instrucción de cada piloto novicio del IX Cuerpo aéreo fueron exigidas 65 toneladas de combustible, mientras que a los de caza no se les concedía más que 25, y esto únicamente en teoría. Hasta el fin de la guerra prácticamente ni un solo regimiento de bombardeo (caza) había combatido con éxito, ya sea como «bombardero relámpago» o como caza.

Logré apenas que se me confiara un pequeño grupo

experimental con algunos Me-262, aparte que según la opinión del alto mando casi no podía afectar los planes relativos a los «bombardero relámpago». Me lo concedieron con la idea de satisfacer un capricho inofensivo, y mis esfuerzos algún día habrían quedado paralizados, de no haber salido Speer en mi apoyo. Fue él quien asumió la responsabilidad de separarme uno que otro Me-262 como avión de caza, tarea no siempre fácil, pues Hitler, después de aquel choque, había tomado enérgicamente el control de la producción de aviones a reacción en sus propias manos y exigía informes semanales sobre el número de los que salían de las plantas, cifras que estudiaba con gran meticulosidad y desconfianza, para disponer muy personalmente sobre su empleo. Es decir, que el comandante supremo de la Wehrmacht ordenaba a aquella altura de la guerra no ya solo el uso de batallones de infantería y baterías de artillería antiaérea, ¡sino también hasta el de cada uno de los aviones que abandonaban las plantas de producción!…

Hitler no se deja convencer

Hice entonces uso de una táctica nueva. Hitler continuaba la costumbre de hacer entrega personal, en su cuartel general, de las más altas condecoraciones de guerra —desde las hojas de roble para arriba— a los agraciados con tales distinciones. Siempre que me enteraba de que estaba por condecorar a un piloto de caza me reunía con este y convenía con él que en la breve conversación durante la ceremonia correspondiente, que era habitual entre Hitler y el condecorado, pusiera sobre el tapete el tema de los cazas a reacción, y ello según los puntos de vista que sustentábamos nosotros. No hacía falta influir mayormente en este sentido

sobre el ánimo de los pilotos de caza, pues todos anhelaban ardientemente lo mismo.

La manera en que se desarrollaban esas conversaciones, lo relata muy gráficamente el coronel Steinhoff, quien después de su 150 victoria aérea recibió las espadas para la cruz de caballero:

«Hitler, contrariamente a lo que sucedió en audiencias anteriores, daba impresión de irritación y agresividad… Y dirigiéndose hacia nosotros nos preguntó inmediatamente: ¿Son los cazas alemanes inferiores a los norteamericanos y los británicos?

»Buehligen, Jefe del Regimiento de caza "Richthofen" emplazado en el Oeste, que me acompañaba en la recepción, le respondió como si soltara un pistoletazo: «Desde hace cerca de dos años luchamos en condiciones de inferioridad numérica. Además nuestros aviones se han vuelto más lentos en vez de más rápidos. Los cazas de los norteamericanos y británicos superan nuestra velocidad en aproximadamente 70 kilómetros por hora».

»Se hizo un silencio embarazoso. Luego Hitler se dirigió a mí en tono malicioso: "¿Y qué pretende usted en realidad? ¿Acaso un nuevo avión?". Y no vacilé en soltarlo: "¡Sí, pues, el caza a reacción!".

»Hitler: "¡Caza a reacción! ¡Caza a reacción! Eso es lo que constantemente les pasa por la cabeza a ustedes. Ya no lo quiero oír más. Ese no es un avión de caza y tampoco podrán ustedes cazar con él. Mi médico me informó de que los virajes cerrados que ustedes deben efectuar en el combate aéreo anulan parte del funcionamiento del cerebro. Este avión no está maduro, y aun cuando lo esté, no lo recibirán los cazas. ¡Para ustedes tengo otros aparatos, desarrollados sanamente y sobre la base de las viejas experiencias técnicas! ¡No me vuelva a hablar de los cazas a reacción, es inútil!".

»Dijo estas palabras en un tono que indicaba que daba por terminada la entrevista. Otra vez más intenté aplicar un argumento, que no tuvo otra virtud que atraerme las iras del todopoderoso. “Ayer —dije— piloté este avión y quiero hacer constar que se trata de un avión de caza excepcional y superior, que necesitamos imprescindiblemente…”.

»No llegué a completar la frase. Me dirigió unas miradas furiosas y me interrumpió: “Acabe usted con todo esto. Es inútil tratar de convencerme, pues yo no acepto consejos al respecto”. Hasta aquí lo que relata Steinhoff. Todo el resultado de nuestros esfuerzos se volcaron en una orden del Führer del siguiente tenor:

»“Prohíbo, con efecto inmediato, que se hable ante mí sobre el avión a reacción Me-262, en otra relación o con otra finalidad que su carácter de bombardero ultrarrápido o relámpago”».

Y de Karinhall partió el eco correspondiente: «Prohíbo toda conversación acerca de si el avión Me-262 es un caza o no. El mariscal del Reich». Sucedió esto en agosto de 1944.

Pero tales «órdenes mordaza», no consiguieron reducimos al silencio. Si por nuestra parte se nos prohibía la palabra, debíamos cedérsela al adversario. En el campamento de interrogación de prisioneros en Oberursel fue «aderezado» un informe de tripulaciones británicas y norteamericanas derribadas, sobre el empleo del Me-262. En este informe se expresaban por parte aliada los siguientes razonamientos: Los alemanes, por causas incomprensibles, empleaban sus aviones a reacción, de rendimiento muy superior, en calidad de cazas bombarderos. Los éxitos que logran así son sumamente modestos. Por otra parte, ante la conocida flexibilidad del mando alemán, no pueden subsistir dudas en el sentido de que dentro de breve extraerán las consecuencias de sus experiencias y emplearán el Me-262 en

masa para la defensa aérea. De ahí que la ofensiva aérea aliada se verá enfrentada a los más graves problemas.

Este «informe enemigo» se acercaba mucho a la realidad. El 1 de septiembre, el comandante en jefe de las fuerzas aéreas estratégicas de Estados Unidos, general Spaatz, redactó su primer informe sobre las experiencias obtenidas en el combate contra los pocos cazas a reacción de nuestro grupo experimental. En este documento expresaba a Washington, que tanto él como Eisenhower estaban completamente de acuerdo en que «los mortales cazas a reacción alemanes, en un futuro inmediato, podrían convertir en intolerables las pérdidas que las formaciones de bombarderos aliados sufrían en sus ataques».

Mientras tanto yo había intentado influir sobre todos los jefes competentes de la Luftwaffe, la industria aeronáutica y —en la medida que estaba a mi alcance— los personajes del gobierno del Reich y de la jefatura, del partido, para instarlos a adoptar mí criterio y apoyarlo. Alegué que una modificación de la catastrófica situación aérea únicamente podría ser lograda por un claro desplazamiento del centro de gravedad de nuestros esfuerzos hacía la defensa aérea, y mediante una producción multiplicada del Me-262, para que intervinieran en la defensa del territorio patrio en calidad de cazas. No puedo juzgar en detalle en qué medida estos esfuerzos hayan tenido éxito.

Posiblemente la caída incesante de las gotas terminó finalmente por socavar la piedra de incomprensión con la que tenía que habérmelas en el alto mando. El desarrollo posterior ratificó mis argumentos de una manera tan contundente que en realidad era imposible ignorarlos. La ofensiva con las armas V se paralizó con la pérdida de las bases de lanzamiento. La ofensiva de bombardeo proyectada y ordenada para complementarla prácticamente cesó antes

de ser iniciada. La falta de combustible lo paralizaba todo. Las flotas de bombarderos que salían en cantidades récord de las fábricas, ya no poseían otro valor que el de chatarra. A fines de agosto, Speer ordenó por iniciativa propia la cesación de la producción de bombarderos. ¿Qué habrá pasado en aquel instante por la mente y el corazón de los obreros agotados, y de los ingenieros, que debieron presenciar impotentes que el fruto de su tan sacrificada labor se convirtiera en el mismo lugar en chatarra?

También la conversión al Me-262 de las unidades de bombardeo, estaba condenada al fracaso. Los trágicos contrasentidos de esta situación no pudieron ser ilustrados de manera más cabal que por un ataque diurno norteamericano contra las fábricas Messerschmitt en Augsburgo, y el vecino aeródromo de Lechfeld; en este último se hallaban al mismo tiempo el regimiento 51 de bombardeo (caza) en pleno reequipamiento con el Me-262, y nuestro grupo experimental. Seis cazas a reacción fue todo cuanto pudimos contra los atacantes. No pudieron impedir que fueran destruidos o averiados sobre el suelo 60 Me-262, destinados a ser convertidos en «bombarderos relámpago».

Por fin, una unidad de cazas a retropropulsión

Por fin, en octubre de 1944, parecía romperse el hielo de la posición negativa del alto mando. Recibí la orden de Goering de organizar inmediatamente de las dos fracciones de pruebas, Lechfeld y Rechlin, un Grupo operativo de cazas a reacción, cuyo empleo en el Oeste habría de convencer a Hitler que el Me-262 era excepcionalmente apto como avión de caza. Pone de relieve el estado de cosas imperante que esta iniciativa partiera de Himmler, y que

Goering tuviera necesidad del apoyo de aquel «hombre fuerte» para imponerse a sí mismo una decisión tan modesta y que afectaba únicamente a la Luftwaffe. Por digna de aplauso que fuera esta actitud de Himmler, tuvo la desventaja de que a partir de entonces la S. S. se inmiscuyera en medida creciente, ya no solo en las cuestiones relacionadas con las armas V y la producción de aviones a reacción, sino finalmente también en problemas netamente operativos.

Las entregas de Me-262 para su empleo como cazas comenzaron entonces a aumentar. Mientras tanto también habían sido terminados los primeros bombarderos a reacción Arado. El Ar-234B, que era impulsado por dos turborreactores Junkers, alcanzaba una velocidad máxima de 756 kilómetros por hora a una altura de 6000 metros, y con 4000 litros de combustible, podía transportar una carga de bombas máxima de 2000 kilogramos. Este interesante avión prestó aún valiosos servicios hasta el fin de la guerra, especialmente en tareas de reconocimiento. Por otra parte, por cada Ar-234B que la industria entregó a las unidades de bombardeo, Hitler concedió un Me-262 al arma de caza.

Encomendé a Nowotny, quien con 250 victorias aéreas estaba en aquel tiempo entre los «ases» principales de la caza alemana, la organización de la primera unidad de cazas Me-262, finalmente autorizada en Achmer, cerca de Osnabrück. Nowotny se dedicó a su nueva tarea con el mayor entusiasmo y energía.

La nueva unidad hizo rápidos y satisfactorios progresos, aunque tuvo que luchar con grandes dificultades. Las pérdidas originadas por fallas de pilotaje así como por inconvenientes técnicos, superaron al principio a las causadas por la acción, enemiga. No obstante, el número de los aviones adversarios derribados por cazas Me-262

ascendía en pocas semanas a 50.

El 8 de octubre de 1944 visité el primer grupo de cazas a reacción, en Achmer. Había invitado a compartir esa inspección al coronel general Keller, anterior jefe del N. S. F. K. (Cuerpo nacionalsocialista de aviadores) a quien correspondía en aquel preciso instante un papel significativo en todo lo concerniente a la defensa del Reich. Me proponía, al reclamar su compañía, proporcionarle una impresión de las exigencias que había que plantear a los pilotos de caza a reacción. Le expresé lo mismo que Nowotny había expuesto en las discusiones de la víspera sobre las condiciones previas, las dificultades y las posibilidades de empleo de la nueva arma y que se pueden sintetizar en esta sola frase: «A pesar de todas las dificultades, vamos a ratificar nuestros argumentos».

A la mañana siguiente: ¡Alarma de combate! Incursiona una poderosa formación de bombarderos norteamericanos. El grupo despega, pero mientras tanto la caza adelantada de la fuerza incursora ya está encima de la base. Temblamos por cada uno de los Me-262 que se preparaban para el despegue. El escuadrón destinado a la protección del despegue y el aterrizaje, provisto de cazas a hélice, ya está librando violentos combates aéreos.

Ladran furiosamente las pequeñas piezas de artillería antiaérea que rodean en gran número el aeródromo. Los Mustangs y Thunderbolts no consiguen impedir el despegue de nuestros cazas a reacción, pero la situación es tan crítica como excitante. También Nowotny ha despegado y escuchamos por radio sus órdenes de ataque. En este momento informa sobre su primer derribo. Pero una de sus turbinas sufre desperfectos, e intenta regresar a casa. No puede hallarse muy lejos. Salimos al aire libre, pero con seis décimas de nubosidad poco se ve. Luego el ruido silbante de

un Me-262. Aquel debe ser Nowotny. Las ráfagas de los cañones de tiro rápido y de las ametralladoras se perciben claramente. ¡Combate aéreo! Segundos después un Me-262 se precipita desde las nubes verticalmente hacia la tierra, y sube al cielo el humo negro de una explosión. Fue aquel el último vuelo del primer jefe de un grupo de cazas a reacción. La valentía y los éxitos de Nowotny tuvieron parte esencial en la decisión de Hitler, finalmente adoptada en noviembre de 1944, de aprobar la creación de un primer regimiento de cazas a reacción.

Tras todo lo ocurrido, ya no podían subsistir dudas acerca de las perspectivas de un nuevo plan: ¡La «juventud hitleriana de aviadores», muchachos de dieciséis, diecisiete y diecinueve años de edad, debía ser empleada, como últimas reservas, en la defensa del territorio del Reich, a bordo de un caza monomotor a reacción —el caza del pueblo— sin instrucción previa en el vuelo a hélice y en el de caza!

¡Gracias a Dios aquella «milicia aérea del pueblo» jamás se transformó en realidad!

CAPÍTULO XXXVII

LOS ÚLTIMOS

Hacia fines de 1944 parecía como si el empleo de los cazas Me-262 en la defensa del territorio del Reich, postergado durante años, aún pudiera convertirse en realidad. El grupo de Nowotny proporcionó la base para el primer regimiento de cazas a reacción, organizado por Steinhoff como regimiento de caza 7 (JG-7). Mientras tanto, sin embargo, y bajo la presión de la necesidad de emprender finalmente alguna acción decisiva contra la guerra aérea aliada, en el ministerio de armamentos había germinado la idea, de inspiración política, de producir en masa cazas a reacción de un tipo «popular», cuya construcción fuera factible con un mínimo de horas de trabajo y de material.

Al proponerse las especificaciones para la construcción de este avión, casi todos los grupos de constructores de las más renombradas fábricas de aviones presentaron sus proyectos. Messerschmitt y Tank, se manifestaron solidarios conmigo en la convicción de que las exigencias planteadas al aparato y las condiciones generales que este debía presentar, le quitarían gran parte de su rendimiento técnico y táctico, si es que no la llevaban todavía a un fracaso total. Hasta los

simples cálculos teóricos tuvieron por resultado valores mínimos en todos los aspectos.

Después de eliminar a los bombarderos del programa de la industria aeronáutica, las fábricas de aviones tenían libre un cierto grado de capacidad de producción, que se registró particularmente en las plantas de Heinkel. El ministro de armamento y la dirección general del armamento aéreo ya habían llegado con Heinkel a un acuerdo sobre un nuevo tipo, que llevaba la denominación de He-162. Por mi parte, desde el primer instante me había opuesto de la manera más enérgica a la idea de los «cazas populares». Mi resistencia, contrariamente a lo que sucedía con los autores de la idea, se apoyaba en razones lógicas, como tener marcas, radio de acción y armamento insuficiente del avión proyectado, así como en sus malas condiciones de visibilidad y su escasa seguridad de funcionamiento. Yo estaba convencido además de que el nuevo avión ya no podría emplearse eficazmente en el combate en lo que quedaba de la guerra. Mientras tanto la gigantesca inversión de capacidad de trabajo y material que ello imponía, se perdería en perjuicio del Me-262. A este caza a reacción, de calidad probada, debían dedicarse, según mi opinión, todos los esfuerzos a fin de sacar las ventajas óptimas de las posibilidades que aún nos quedaban. Si estas posibilidades eran una vez más objeto de dispersión en la última fase de la guerra, todos los esfuerzos serían vanos.

El 23 de septiembre de 1944 tuvo lugar en el cuartel general de Hitler, cerca de Rastenburg, la conferencia decisiva sobre el caza popular. Yo tenía la esperanza de ser apoyado en mi oposición por la mayoría de los veinte participantes, de acuerdo con lo que había conversado con ellos anteriormente…

Pero, en mi exigencia de relegar el He-162 a favor del

Me-262, quedé solo con el jefe del Estado Mayor general. Mi proposición era aumentar la producción en serie del Me-262 ya experimentado, autorizando su construcción en todas las fábricas de aviones que tuvieran capacidad libre y además, emplear todos estos aviones exclusivamente en la defensa del Reich. Tal proposición me reportó una severa reprimenda de Goering, concebida más o menos en estos términos: «¡Parece inaudito! Ahora el inspector general de los cazas rechaza un avión a reacción que el ministerio de armamento le ofrece a millares dentro de pocos meses». Hitler, que evidentemente por intermedio de sus delegados estaba informado de lo tratado en la reunión con el mariscal del Reich, ordenó que en el término de una hora yo presentara por escrito los fundamentos de mi rechazo del *Volksjüger* (caza del pueblo). Este fue uno de los últimos remaches de mi ataúd de inspector general de la aviación de caza.

El plan de los cazas populares, empero, fue puesto a plena marcha. Se preparaba su operación en masa con jóvenes pilotos con una somera instrucción de volovelismo, mientras que su producción y empleo debían ser supervisados y apoyados por los jefes políticas. El caza popular debía ser en el aire una especie de «levantamiento en masa». Se establecieron plazos increíbles, y fueron planificadas cifras astronómicas de producción. Goering mismo fue una víctima del furor nacional, que con la planificación de los cazas populares debía afectar a casi todos los mandos de la defensa aérea. «¡Centenares, millares, decenas de millares! —exclamaba él—. Hasta que se haya echado al enemigo aéreo de vuelta atrás de las fronteras del Reich»…

Una ventaja tenía este proyecto, efectivamente: técnicamente, era por completo imposible colgarle una

bomba a este diminuto avión y declararlo «bombardero relámpago». Empero, comparado como caza con el Me-262, el He-162 significaba, en todo sentido, una considerable regresión…

Después del transcurso de solo dos meses y medio, se habían terminado sus diseños, comenzado la preparación en serie y terminado los aviones prototipos. Esto en la historia del diseño y fabricación de aviones, representa una hazaña única hasta entonces. El 6 de diciembre de 1944 pudo volar el He-162. Con premura fue exhibido en Viena unos pocos días después, ante un círculo numeroso de técnicos de la industria aeronáutica. Ante los espectadores, el piloto de la fábrica, Peter, picó pronunciadamente a este avión aún no con suficiencia probado, y tomó altura en *tonneau* ascendente En esto, la máquina se deshizo completamente, comenzando por el borde de ataque del plano derecho. Peter encontró la muerte.

El He-162 «Caza del Pueblo»

En marzo de 1945 se terminaron los primeros aviones de serie. Hasta el final de la guerra, su número llegó aproximadamente a 200. El interrogante de si el caza popular aún hubiera podido desempeñar a pesar de todo un papel preponderante en la defensa aérea, quedó sin respuesta. Los planos de construcción y una considerable cantidad de aviones semiterminados cayeron en manos de los soviéticos. También los aliados del Oeste capturaron algunos aviones de este tipo. Contrariamente a lo que sucedió con muchos otros proyectos alemanes, ni en el Este ni en el Oeste, se continuó el desarrollo de este avión.

El grandioso esfuerzo que realizó la industria no pudo ya

aportar ningún alivio a la defensa del Reich. En aquella fase de la guerra, la sobria conveniencia fue desplazada cada vez más por el fanatismo político. La última y frenética etapa de la guerra había comenzado.

En los primeros días del año 1945, el mando aliado de la guerra aérea no pareció haber comprendido todavía en qué grado Alemania ya se encontraba en los últimos estertores de la muerte. Bajo la impresión de sus propias dificultades, causadas por la ofensiva de las Ardenas, sobrestimaban evidentemente las posibilidades de Alemania para continuar la guerra. Existen documentos aliados de esa época, que evidencian una notable depresión. La ofensiva de las Árdenas había sido rechazada. Pero las fuerzas aéreas estratégicas de los aliados, durante un mes entero, debieron ser utilizadas en amplia escala para el apoyo táctico de los ejércitos ingleses y norteamericanos, con lo cual fueron distraídos de su verdadera tarea, o sea el bombardeo estratégico del Reich. «O hemos sido demasiado optimistas en nuestras ideas sobre las posibilidades del bombardeo —declaró Arnold el 8 de enero de 1945— o hemos cometido un error fatal al apreciar el efecto que las destrucciones realmente logradas infligieron a la producción bélica alemana».

El 11 de enero de 1945 los comandantes de las fuerzas aéreas aliadas se reunieron en Versalles, para considerar un completo cambio en su estrategia aérea, ante la posibilidad de una larga prolongación de la guerra. En esta oportunidad el general Anderson destacó especialmente el hecho de que la producción alemana de aviones se había recuperado durante esta forzosa tregua en los ataques. Doolittle fue de la misma opinión. Spaatz hizo referencia en primer término al peligro de los cazas alemanes a reacción. Se calculó que hasta entonces ya se habían producido 700 Me-262, cifra

que casi era la exacta. Antes de finalizar el año 1944, la industria anunció la construcción de un total de 564 unidades.

La nerviosidad y la inseguridad reinantes en el mando aéreo aliado y también las posibilidades, que aun entonces hubieran estado en manos de la Luftwaffe si hubiese actuado con decisión adecuada, se evidencian en un escrito que el comandante en jefe de las fuerzas aéreas norteamericanas dirigió a Spaatz el 14 de enero de 1945, y en el que se dice textualmente: «Actualmente nosotros poseemos sobre Alemania una superioridad de por lo menos de 5 a 1, y sin lugar a dudas, a pesar de ello y en contra de nuestras esperanzas, cálculos, deseos y planes, no hemos podido operar en la medida que debimos haberlo hecho. Quizá no podamos obligar a Alemania a la capitulación mediante ataques aéreos. Pero por otro lado me parece que con esta enorme fuerza de ataque debiéramos obtener resultados mucho mejores y más decisivos que los que realmente hemos logrado. Yo no critico, porque confieso abiertamente que yo mismo no sé otra solución. Y lo que ahora hago, es únicamente dar libre curso a mis pensamientos en la esperanza de que en esta forma pueda obtener de usted un vislumbre, una luz, una nueva idea o cualquier cosa que nos ayude a terminar pronto esta guerra».

Esta nueva idea no les vino a los aliados. Verdad es que el ataque a la producción de los cazas a reacción alemanes y a sus aeródromos fue puesto, con efecto inmediato, en el primer término de las prioridades y que también se continuó haciendo todos los esfuerzos para paralizar el potencial de guerra alemán mediante ataques a las plantas de combustibles y a la red de comunicaciones, y que para quebrar la fuerza de resistencia moral de la población se acrecentaron en forma tremenda los bombardeos de «tenor»,

pero todo ello no constituía más que una continuación de los métodos empleados hasta entonces. No era la iluminación de la que hablaba y esperaba Arnold.

La entrevista de los jefes de Estado Mayor de los aliados del oeste, que se celebró con la presencia de Churchill y Roosevelt en Malta el 30 de enero, poco antes de la conferencia de Yalta, tuvo lugar bajo el signo de la situación delicada que a principios de 1945 había surgido para las potencias del Oeste frente a su aliado ruso. El 13 de enero había comenzado la última gran ofensiva del Este con la irrupción de poderosas masas de fuerzas blindadas e infantería desde la cabeza de puente de Baranow. Siguieron fuertes avances similares en el sector Norte y Central del frente Este y 15 días después del comienzo del asalto ruso estaban perdidas la Alta Silesia y cuatro quintas partes de Prusia Oriental. Königsberg y Breslau se hallaban sobre la linea del frente. Una seria amenaza a la capital del Reich se manifestó con el avance de las fuerzas blindadas soviéticas hasta el arco que forman los ríos Oder y Warthe. En Moscú apenas transcurrió un día sin que se dispararan salvas en honor de un nuevo triunfo.

Última crisis de la estrategia aérea aliada

Ante estos éxitos de Rusia en la lucha común contra Alemania, las potencias del Oeste, en aquel instante, solamente podían presentar su superioridad aérea. Para evidenciarla en forma que impresionara, a la vez que para demostrar la buena voluntad de colaborar con los soviéticos y como resultado de la entrevista de los Estados Mayores en Malta, fue modificado el plan de bombardeo. A la cabeza de las prioridades se colocaron «Berlín, Leipzig, Dresde y otras

ciudades donde los fuertes bombardeos deben provocar gran confusión entre la población civil evacuada desde el Este».

Cuatro días después, el 3 de febrero de 1945, la capital del Reich fue atacada por 1000 bombarderos cuatrimotores. Según declaración norteamericana, durante ese ataque perecieron 25 000 berlineses.

El éxito fue transmitido a Churchill y Roosevelt en Yalta, donde el 4 de febrero comenzaba la conferencia, cuyos conocidos resultados aún hoy determinan la gran política mundial. La arrogancia con que Stalin pudo enfrentar a sus aliados se evidencia en una expresión que entonces fue pregonada en los diarios ingleses. Con referencia a las entrevistas por separado de Churchill y Roosevelt, dicen que Stalin saludó a sus compañeros de conferencia con estas irónicas palabras: «Yo decía Yalta ¡no Malta!».

El 11 de febrero dio término esta conferencia. En la noche del 13 de febrero, desde las 22.09 basta las 22.35, unos 1000 aviones cuatrimotores británicos comenzaron con el bombardeo de Dresde, que fue continuado en los días subsiguientes por formaciones norteamericanas. Sobre este capítulo siniestro de la guerra aérea, a pesar de todo lo que se ha escrito al respecto, aún no se cerraron las actas. Hasta hoy no ha sido posible establecer ni siquiera la cifra exacta de las víctimas de este bombardeo de zona, el más devastador de toda la guerra.

Una semana después de Dresde fue lanzada la operación «Clarión». Los aliados ya la habían proyectado, en otoño de 1944, con el fin de alcanzar una rápida terminación de la guerra, después de su avance hasta la frontera occidental de Alemania, y tras su malograda operación de Arnhem. La totalidad de los aviones disponibles de las cuatro fuerzas aéreas emplazadas en Gran Bretaña, que sumaban alrededor

de 9000 bombarderos, cazabombarderos y cazas, realizaron un ataque de demostración de magnitud jamás igualada, que se extendió casi por sobre todo el territorio de Alemania. En lo esencial, fue dirigido contra los transportes, pero sobre todo estaba destinado a convencer a la población de que prácticamente ya no había para ella un rincón seguro donde guarecerse contra las bombas aliadas. Obedeciendo a esta finalidad, se atacaron con preferencia pequeñas ciudades y localidades que hasta entonces no habían sufrido ningún bombardeo, aldeas, e incluso establecimientos agrícolas aislados. Al día siguiente se repitió la operación en un volumen similar, ocasión en la cual también cayeron, por error, algunas bombas sobre la capital del cantón suizo de Schaffhausen. Unos días después, aviones B-24 norteamericanos arrojaron 34 toneladas de bombas sobre las ciudades helvéticas de Basilea y Zurich, cuando el blanco ordenado para aquel ataque de precisión era en realidad Friburgo de Briggovia.

El 26 de febrero de 1945 Berlín sufrió su 40 bombardeo en gran escala, que fue al mismo tiempo el 400 que la muy torturada ciudad tuvo que soportar. Desde encima de una capa de densas nubes, 1112 bombarderos norteamericanos arrojaron 2879 toneladas de bombas. En marzo, los ataques norteamericanos y británicos se intensificaron hasta constituir un granizo de bombas casi ininterrumpido. Noche tras noche y día tras día cayeron la muerte y la destrucción sobre el territorio del Reich, cuya extensión decrecía constantemente. Prácticamente ni una sola ciudad se salvó del castigo. El 12 de marzo se registró la mayor cantidad de bombas lanzadas hasta entonces por la R. A. F. en un solo ataque nocturno sobre una ciudad determinada: Dortmund fue alcanzada por 4899 toneladas. La última semana de marzo de 1945 figura como récord en las estadísticas de la

Royal Air Force, con un total de 67 365 toneladas. El 6 de abril, en efecto, el Mariscal Harris informó que ya no existían en Alemania blancos adecuados para sus bombarderos estratégicos, y al día siguiente cesaron los grandes ataques británicos. La comisión de bombardeo actuante en Londres bajo la denominación de «Jockey», comunicó al cuartel general aliado: «El Jockey desarzonó». Tres días después, el 10 de abril, cuatrimotores norteamericanos atacaron por última vez a Berlín, y a las dos semanas comenzó el traslado de la 8.ª A. A. F. a Okinawa, para colaborar en el Lejano Oriente con la 20 A. A. F., en su tarea de hacer «madurar» la capitulación del Japón.

Culminación y fin del bombardeo estratégico

La última batalla aérea de esta guerra sobre Alemania fue librada el 18 de marzo de 1945 sobre Berlín por nuestros cazas, que infligieron sensibles pérdidas a los incursores norteamericanos. Atacaron la capital del Reich 1200 bombarderos escoltados por 14 Grupos de caza P-51. Si bien numerosas baterías de artillería antiaérea alemana habían sido trasladadas hacia el frente Oriental, ya cercano, 16 bombarderos fueron averiados por impactos de artillería, en medida suficiente para que tuvieran que efectuar aterrizajes de emergencia detrás de las líneas soviéticas. Mucho mayores fueron en cambio los daños sufridos por el enemigo a raíz de la intervención de los cazas a reacción. Informes oficiales norteamericanos reconocen que los Me-262 una y otra vez consiguieron penetrar la escolta norteamericana con facilidad y que, a despecho de una superioridad de cerca de 100 a 1, derribaron un bombardero tras otro de las compactas formaciones. Aparte de las

pérdidas causadas por la artillería, los estadounidenses debieron registrar en aquella oportunidad 25 bombarderos y siete cazas de escolta derribados por nuestros cazas. Al día siguiente los yanquis sufrieron en un ataque a Leipzig nuevas pérdidas producidas por los cazas a reacción, mientras nuestros aviones a hélice nada pudieron contra las masas concentradas de la escolta enemiga. A raíz de tales experiencias, Doolittle y Tedder exigieron medidas decisivas para borrar del cielo a los Me-262, aunque ninguno de ellos podía precisar cómo habría de realizarse esa tarea.

En enero de 1945 comenzamos con los preparativos para organizar la unidad ordenada por Hitler. Trascendió rápidamente al arma de caza lo que sucedía en Brandenburgo-Briest, donde nuestra unidad de caza 44, poco a poco iba tomando cuerpo. La denominación de «unidad de caza 44» (J. V. 44) tiene su propia historia pintoresca.

Inmediatamente después de recibir la orden correspondiente, hice, en el Departamento 6.º del cuartel maestre general, las consultas necesarias. Establecida la estructura orgánica, surgió el problema de la denominación. No era ni escuadrón ni grupo, ni tampoco un regimiento. En realidad, no estaba en ninguno de los niveles orgánicos establecidos en la Luftwaffe, y además su relación de dependencia, también era completamente extraordinaria. De tal manera, «unidad de caza» era el único nombre que venía al caso. Pero, la designación «unidad de caza Galland» no podía encontrar la aprobación, pues mi persona había caído en desgracia. Finalmente tuve la ocurrencia «Unidad J. V. 44». La ofrecí en esta forma: primeramente, mi solicitud de organizar una unidad de cazas a reacción bajo mi mando la había formulado en el año 1944; por otra parte, en el mejor de los casos reuniríamos 44 aviones, pero probablemente

solo 4 + 4 = 8 aviones. Finalmente, en dialecto berlinés agregué: «con un *iihrer* (el vocablo *führer* es casi idéntico al vocablo cuatro, *fiehrer*, en dialecto berlinés) parece que esto no va mas; veamos ahora con dos *führer* (o sea con dos cuatros». Y de ahí que en adelante nuestra designación oficial fue «unidad de caza 44» (J. V. 44), sin que el origen de la adopción de este número fuera conocido jamás por las autoridades.

Steinhoff dirigió la adaptación de los pilotos. Lützow volvió de Italia y se reunió con nosotros. Hicimos venir de los hospitales a Barkhom —con más de 300 victorias aéreas en el Este—, a Hohagen, Schnell y Krupinsk. Muchos de nuestros pilotos se presentaron sin el consentimiento de sus superiores o sin recibir orden de traslado. Casi todos combatían desde el primer día de la guerra, y casi no hubo nadie que no hubiera sido herido por lo menos en una oportunidad. Entre los más renombrados, no había ninguno que no ostentara huellas visibles de la lucha a la par de las más altas distinciones de esta guerra. La cruz de caballero, en cierto modo, era parte integrante del uniforme de nuestra unidad. A aquella altura de la guerra, después de un largo período de inferioridad técnica y numérica, todos ellos querían experimentar una vez más la sensación de superioridad. Querían, al mismo tiempo, ser los primeros pilotos de cazas a reacción y los últimos cazas de la Luftwaffe. Para ello, se jugaban la vida otra vez más.

Al poco tiempo de recibir los primeros aparatos, se nos ordenó el traslado a Munich. En horas de la mañana del 31 de marzo de 1945, el J. V.-44 partió en correcta formación. 42 minutos después los aviones aterrizaron en Munich. Habían cubierto la distancia de aproximadamente 500 kilómetros en un tiempo récord.

En Munich se le dio a la unidad su estructura definitiva.

Entre sus pilotos, la «unidad de los expertos», como también nos llamaban, contaba con un teniente general, dos coroneles, un teniente coronel, tres mayores, cinco capitanes, ocho tenientes y casi el mismo número de suboficiales. Ninguno de nosotros se imaginaba estar en condiciones de dar a la guerra el tal citado vuelco. La palabra mágica «turbina» los había reunido para vivir una vez más «la caza de alta escuela». Nuestros últimos combates eran todo menos una alegre cacería. No solo debíamos luchar contra dificultades técnicas y de abastecimientos, sino que también nos faltaba, en esta inundación desde el Oeste, la imprescindible clara visión de la situación aérea. Los frentes se acercaban a diario desde tres lados. Pero sobre todo, nuestra base estaba sometida a una constante vigilancia por cazas norteamericanos en número de aplastante superioridad. Durante un solo día nuestra base fue alcanzada tres veces por ataques de máxima intensidad. Miles de trabajadores debieron emplearse para poder mantener en condiciones por lo menos una pista de despegue y aterrizaje en medio de los cráteres de las bombas.

Las órdenes para la operación de los He-262 cambiaban a diario. También en la industria de armamentos reinaban condiciones turbulentas. Había comenzado la época de los delegados, delegados extraordinarios y delegados del Führer, de los comisarios y comisarios extraordinarios; todos ellos con la responsabilidad de intensificar la producción industrial o de coordinar las operaciones aéreas, y fueron instituidos como superiores los unos de los otros, o con jerarquía paralela o con jurisdicciones que se superponían entre sí. El resultado probablemente habría sido mejor si se hubiera destituido uno tras otro, pero como estaban las cosas, ya nadie sabía qué hacer. En el bimestre febrero-marzo de 1945, el mando de los cazas a reacción pasó a la S.

S. de cuyas filas salió el denominado «delegado del Führer para aviones a chorro», que era un general de las formaciones combatientes de la S. S. Lo había designado Hitler a pesar de que Goering, por su parte, había instituido un «delegado extraordinario para aviones a chorro».

Última entrevista con Goering

Inopinadamente —debe haber sido alrededor del 10 de abril de 1945— recibí la orden de presentarme ante Goering en Obersalzberg.

El mariscal del Reich me recibió —para mi asombro— con grandes consideraciones. Se informó sobre las operaciones de mi unidad y confirmó, si bien con ciertas reticencias, que mis predicciones acerca de la actuación de los pilotos de bombardeo con el Me-262 en la defensa del Reich habían sido correctas, lo cual indicaba que también el mariscal se iba dando cuenta de que, tras las extremas divergencias de opiniones habidas en los últimos meses, finalmente yo tendría razón. Después de esta entrevista, jamás volví a ver a Goering.

Cuatro semanas antes del derrumbe de la Wehrmacht, nuestra arma de caza estaba en todo sentido capacitada para constituirse en un factor respetable. Planteé proposiciones acordes con la situación, que contemplaban las siguientes medidas: El Regimiento 51 de bombardeo (caza), debía ser convertido de unidad de «bombardeo relámpago» en unidad de caza; todos los aviones Me-262 de otros dos regimientos de bombarderos (cazas) debían ser asignados al 7.º regimiento de caza, a mi unidad, y a los dos restantes regimientos de bombarderos (caza), el 51 y 54. Además, estos últimos dos regimientos debían dotarse con la mayor

cantidad de pilotos de caza experimentados, aunque tal medida demandara inclusive la disolución sin contemplaciones de otras unidades de cazas a hélice. Finalmente, todas estas fuerzas habrían de ser arrojadas a la lucha en forma concentrada. De adoptarse este plan, habríamos tenido en el aire, en cada misión y hasta la terminación de la guerra, entre 100 y 150 cazas a reacción. Aunque estos, naturalmente, nada habrían podido modificar en el desenlace final de la contienda, por lo menos hubiera quedado demostrado otra vez más de qué magnitud era la ventaja que nos había aportado nuestra superioridad técnica y cuán graves fueron los errores cometidos también en este terreno por el alto mando. Fue quizá por este mismo hecho que se impidió hasta el último momento la realización de aquellas medidas, tan lógicas como sencillas. Pero también es posible que nuestro alto mando solo haya continuado violando el principio de formar centros de gravedad decisivos, principio que, aparentemente, nuestro mando solo dominaba en el terreno de las operaciones ofensivas. De todos modos, en esta oportunidad se impone enunciar con toda claridad por qué precisamente el mando impedía en la defensa aérea activa aquellos éxitos que ella misma continuaba pregonando.

Mientras tanto, nuestras operaciones en Munich habían comenzado a despecho de todas las resistencias y dificultades. Es verdad que únicamente conseguimos hacer despegar a formaciones de ínfimas proporciones. Tras su aterrizaje nos veíamos obligados a remolcar en seguida los aviones desde el aeródromo hasta muy lejos para dispersarlos en los alrededores rurales donde se enmascaraban totalmente. La reunión previa al despegue de los cazas a reacción y su despegue mismo, se tomaron cada vez más difíciles, y finalmente no constituyó más que cuestión de

azar. Una alarma antiaérea sucedía a otra.

En semejante situación, había que tener especialmente en cuenta la seguridad del personal en los aeródromos. Cada piloto debía construir, para seguridad personal, su pozo de protección individual, junto a su avión. Ahora bien, para un trabajo manual que se ordene, nadie más perezoso que un piloto de caza en el sexto año de la guerra; además mis pilotos se lamentaban entrañablemente del terreno pedregoso de nuestro aeródromo de Munich. Una vez, tras un combate, me encontraba con ellos en la cabecera Oeste de nuestra pista observando a los bombarderos enemigos, que en ese instante atacaban en olas sucesivas las estaciones ferroviarias de Munich. De pronto alguien gritó: «¡Cuidado! ¡Ataque de bombarderos!». Se tendían ya esas feas «manos de la muerte» —según calificábamos a las señales de marcación de blancos de los bombarderos diurnos— sobre nuestra base. Corro a toda velocidad detrás de uno de nuestros pilotos, que se mete como un zorro en la cueva de propia hechura. Ambiente bastante angosto —pienso yo— pero ¿cómo no va a ser angosto para dos si se hizo para uno solo? Tampoco la profundidad era excesiva. No llegan a más mis reflexiones, pues ya va cayendo la primera alfombra de bombas y pasa por encima de nosotros. ¡Qué repugnancia la de ese ruido silbante, de esas detonaciones, de la onda explosiva que se siente, y de los estremecimientos del suelo! Tras el ataque de la primera formación incursora, una breve tregua. Estoy echado sobre un sargento de apellido Knier, según en ese momento acierto a comprobar. Está temblando, pero a mi pregunta responde, duchamente, que estaba seguro de no sentir más miedo que yo.

Nuestro pozo estaba cubierto encima de nosotros, y unos cuantos fragmentos dieron contra aquel amparo improvisado, con un sonido seco y metálico. Yo tenía las

espaldas fuertemente apretadas contra esta techumbre y preguntó a mi compañero: «Knier, ¿qué es lo que tengo sobro la espina dorsal?». —«Bombas nuestras de cincuenta kilogramos, mi General», me contestó sin vacilación. No recuerdo si a partir de ese instante yo también temblaba, pero de todos modos ya no me llamaba la atención que lo hiciera el cohabitante de aquella cueva. Siguieron otros cinco «tapices» de bombas, interrumpidos solo por breves intervalos. Fuera de nuestro pozo todo era humo, escombros, cráteres de bombas, llamas y destrucción. No hay alemán que no baya vivido esa experiencia durante los últimos años de la guerra, ya sea en las ciudades, en los talleres industriales, en los campos de batalla, a bordo de las naves de guerra y en los submarinos: ¡Bombas; bombas, y más bombas! Pero no deja de ser una sensación contradictoria aquello de sentirse como centro de un ataque del enemigo y tener encima al mismo tiempo una cobertura consistente en bombas propias.

Por fin, cohetes

En aquellas últimas semanas de la guerra nos fue posible dotar a algunos de nuestros aviones de un armamento adicional, que aumentó todavía el poder de fuego del Me-262: cohetes R-4M de 5 centímetros de calibre y 500 gramos de carga explosiva. Un solo impacto de estos proyectiles era suficiente para enviar al suelo a un bombardero cuatrimotor. 24 cohetes iban dispuestos en dos parrillas colocadas bajo los planos, y nuestros mecánicos se dedicaron febrilmente a armar algunas máquinas con el nuevo medio de combate. Terminada esta tarea, despegué con una de ellas.

En la región de Lansberg sobre el Lech, me encuentro con una formación de aproximadamente 16 Marauders, bombarderos bimotores medianos, a los cuales solíamos llamar «de medio pelo». Ataco, y disparo desde una distancia de 600 metros, una salva de 24 cohetes en medio de la formación cerrada enemiga. Observo, con certidumbre, dos impactos. Uno de los bombarderos se incendia instantáneamente y hace explosión en un lapso de segundos, otro pierde grandes partes de su alerón y del plano derecho, y se aparta en seguida hacia abajo y a un costado de la formación. Mientras tanto, también han atacado eficazmente los otros aparatos que me acompañan en la misión. Mi ayudante, Eduard Schallmoser —quien en otra oportunidad, sobre nuestra base ya había embestido un Lightning, al no encontrar, en la excitación del momento, el disparador de las armas de a bordo— vuelve a chocar, pero esta vez haciendo fuego, contra el Marauder que combatía. Al atardecer reapareció en nuestra base con un pierna luxada y el paracaídas bajo el brazo.

La impresión que nos proporcionó la eficacia del nuevo armamento es indescriptible. Los cohetes pueden, ser disparados aun fuera del alcance del fuego defensivo de los bombarderos. Existen grandes posibilidades de que una salva, colocada con buena puntería, alcance a varios bombarderos a un mismo tiempo. ¡He aquí el medio de combate que necesitábamos para la dispersión de las formaciones atacantes! ¡Y ello a fines de abril de 1945, es decir, en medio de la disolución y a comienzos del derrumbe!… Vale más no pensar en que hubiéramos podido tener hace años estos cazas a reacción, estos nuevos cañones de tiro rápido de 3 centímetros y estos cohetes de 5 centímetros; y ello antes de la destrucción de nuestro potencial bélico, antes de sobrevenir las miserias sin nombre

en Alemania, a raíz de los bombardeos. ¡No pensar más en ello! En aquel momento, no nos quedó otra cosa por hacer que pilotar nuestros aparatos, luchar y cumplir hasta lo último con nuestro deber de pilotos de caza.

La lucha continuaba produciendo acerbas pérdidas. El 18 de abril, Steinhoff se accidentaba durante un despegue, salvándose con gravísimas quemaduras de los restos de su Me-262 en llamas. Pocos días después, Lützow no regresó de una misión. Hasta mucho después de terminada la guerra seguíamos teniendo la esperanza de que aquel magnífico hombre y oficial excepcional, no nos habría abandonado para siempre. Y con el mismo espíritu y la misma abnegación cayeron otros jóvenes pilotos de nuestra unidad.

En aquellos día se consumó el destino de Alemania. El 25 de abril, soldados norteamericanos y soviéticos se estrecharon las manos en el Elba, cerca de Torgau. Al poco tiempo, se perforó el último círculo de defensa que aseguraba a Berlín. Sobre el Ballhausplatz de Viena ondeaba la bandera roja. Se derrumbó el frente alemán en Italia, y sobre la ciudad de Pilsen cayeron las últimas de las 2 755 000 toneladas de bombas lanzadas por los aliados occidentales sobre Europa en cinco años de guerra.

En estos días reuní a mis pilotos y les dije: «La guerra está perdida militarmente. Tampoco nuestra lucha nada puede cambiar en este hecho… Yo seguiré combatiendo porque la lucha coa el Me-262 se ha apoderado de todo mi ser, porque estoy orgulloso de ser uno de los últimos pilotos de caza de la Luftwaffe… Unicamente aquellos entre ustedes que puedan solidarizarse con este pensamiento deben seguir conmigo…».

Mientras tanto, las duras realidades de la guerra resolvieron definitivamente a nuestro favor la alternativa referente al empleo del Me-262 como avión de bombardeo

o caza. El alto mando tenía en Berlín y en otras partes, mucho que hacer ocupándose de sí mismo. Innumerables instancias oficiales, que hasta entonces se habían inmiscuido en la distribución y el empleo de los aviones a reacción, dejaron de funcionar o ya no pudieron hacerse oír. Las unidades de bombardeo, exploración y ataque, los cazas nocturnos y varios grupos experimentales que habían sido equipados con los Me-262, que a nosotros nos faltaban, nos entregaron ahora estos aviones. Se nos obsequiaron aviones a reacción de todas partes, y finalmente reunimos una fuerza de 70 de ellos.

Mi último combate aéreo

El 26 de abril de 1945, despegué para mi último combate en la segunda Guerra Mundial. Conduje seis cazas a reacción de la unidad de caza 44, contra una formación de Marauders. Nuestra propia pequeña central de intercepción nos aproximó favorablemente al enemigo. Condiciones del tiempo: capas de nubes quebradas a diferentes alturas, entre estas, visibilidad variable, la visibilidad hacia tierra se limita aproximadamente a tres décimas, en la zona de combate.

Avisté la formación enemiga en la zona de Neuburg del Danubio. Nuevamente comprobé cuán fácil es reconocer, a semejante diferencia de velocidad y teniendo que prescindir de las referencias de tierra (que las nubes ocultan), la dirección relativa de avance entre la formación propia y la enemigo, y disponer con acierto el ataque.

Lützow casi desesperaba de sobreponerse a esta dificultad, hablando repetidamente conmigo sobre el problema. Y cada vez que no le resultaba un ataque en la forma que se proponía se lamentaba —¡él, el sobresaliente

jefe de un regimiento de caza!— por su propia insuficiencia como piloto de caza. Si aún hubiera hecho falta confirmar la fantasía del empleo de pilotos de bombardeo para tareas de caza con el Me-262, estas experiencias nuestras habrían aportado tal confirmación.

Pero, en el combate, no tengo tiempo para reflexiones de esta naturaleza. Volamos aproximadamente con rumbo contrario a la formación de Marauders. Cada segundo significa 300 metros de aproximación. No quiero afirmar que la forma en que encauzo este ataque es la ideal, pero de todos modos logro colocar mi formación en una favorable posición de tiro. ¡Sacar el seguro de las armas y de los lanzacohetes! Desde gran distancia ya nos recibe un respetable fuego defensivo. Como en todo combate aéreo, estoy en extrema tensión y excitación y olvido accionar el segundo dispositivo de seguro de los cohetes, de modo que estos no disparan. En óptima posición de tiro, con la puntería afinada al metro y el pulgar aplastado sobre el botón de disparo, y… no sucede nada: he aquí una situación enojosa para los pilotos de caza de cualquier jerarquía. De todos modos, en la oportunidad, funcionan mis cuatro cañones de tres centímetros, que en conjunto representan un poder de fuego superior al que antes estábamos habituados. En el mismo momento Schallmoser —«el embestidor a chorro»— pasa silbando por debajo mío casi raspando mi avión. Es este su arte favorito, no hace distinción entre compañeros y enemigos.

Aquel encuentro no ha durado más que fracciones de un segundo, pero este segundo por cierto es un lapso decisivo. Un Marauder de la última escuadrilla, entre llamas y explosiones, se deshace. Ataco a otro bombardero de la formación guía y al pasar por encima de este a muy poca distancia, observo que ha recibido serios impactos; por mi

parte recibo en esta oportunidad algunos impactos menores del fuego defensivo enemigo. Pero me empecino en observar lo que ha sucedido con mi segundo adversario. No estaba seguro de que se precipitaría a tierra. Aún no había advertido cazas de escolta.

Comienzo un escarpado viraje ascendente a la izquierda, y en ese instante sucede: estoy en medio de un granizo de fuego. Me ha atrapado por sorpresa un Mustang que me alcanza desde arriba. Mi rodilla derecha recibe un fuerte golpe. El panel de instrumentos, con su multiplicidad de instrumentos —que se supone imprescindible— está hecho pedazos. Recibo otro impacto en la turbina derecha. Las chapas de recubrimiento se aflojan y en parte vuelan por el cielo. También la turbina izquierda recibe impactos. Apenas consigo mantenerme en vuelo. En esta situación penosa siento un solo deseo: ¡Salir de este «casco», que por lo visto ya no sirve para otra cosa que para perecer en él! Pero súbitamente me paraliza el temor de ser muerto a tiros durante el descenso en paracaídas. Los pilotos a reacción debíamos contar, por experiencia, con esa contingencia. No tardo en comprobar que mi Me-262 aunque destrozado, vuelve a ser dirigible después de ajustar los compensadores. Pico a través de todas las capas de nubes, veo a mis pies la autopista nacional, ante mí Munich y a la izquierda el aeródromo. En pocos minutos estoy sobre la pista. Según la vieja usanza de los cazas y recobrada mi confianza propia hago la señal de victoria haciendo el movimiento de «aleteo» y me apresto a aterrizar. Allí abajo impera un silencio mortal. Una de mis turbinas no reacciona al acelerador; no logro reducir sus revoluciones y poco antes del borde del aeródromo debo detener ambos motores. Una larga nube de humo sale de mi aparato, y en ese instante comprendo que nuestra base es «trabajada» por Thunderbolts en ataques

rasantes. No había escuchado las advertencias de la central, pues mi radio, como todo el sistema eléctrico, había sido inutilizado por los impactos. Pero ya no había alternativa: ¡Abajo, en medio de la confusión! Al tocar tierra advierto que también está destrozado el neumático de mi rueda nariz, lo que, a razón de 240 km/h con que vuelvo al seno de la madre tierra sobre la angosta pista de aterrizaje, arranca un desagradable chacoloteo. ¡A frenar! Mi avión aún no se ha detenido cuando salto afuera para desaparecer con la velocidad del rayo en el más próximo de los cráteres de bombas, que abundan en la pista. Alrededor mío y por todas partes detonan las bombas y cohetes y silban y repercuten las ráfagas de fuego de los Thunderbolts. ¡Otro ataque rasante! Una intensa sensación de desamparo y abandono me embarga después de tan brusco cambió desde el caza más veloz del mundo, a un mísero pozo de tierra. De pronto se acerca en medio de aquel fuego infernal, a máxima velocidad, una motocicleta a orugas y se detiene bruscamente a mi lado. Es uno de mis mecánicos. Sin perder un instante, me colocó detrás de él, y con un brusco viraje salimos del aeródromo a toda máquina y por el camino más corto. Sin pronunciar palabra, doy una palmada a la espalda de mi salvador, quien comprendió mejor este lenguaje mudo que un derroche de palabras sobre la camaradería cabal entre los pilotos y sus mecánicos.

Los demás pilotos que actuaron en aquel combate fueron dirigidos a bases vecinas o se metieron directamente en nuestro aeródromo poco después del ataque enemigo. Uno de ellos trajo consigo un Mustang, prendido a sus talones, en peligrosa posición de tiro. El Me-262, con el tren de aterrizaje y los flaps afuera, llegó planeando; a 100 metros de distancia venía el Mustang, que hacía fuego por todas las bocas. Pocas semanas después se me ofreció la oportunidad

de conversar con el piloto de este aparato, un destacado jefe de unidad norteamericano. Tuve que decepcionarle acerca del último derribo que reclamaba para sí y lo hice con toda satisfacción. El piloto del Me-262 registrado como abatido en las listas norteamericanas es el joven teniente Neumann, quien actualmente vive en Buenos Aires, a 40 minutos de mi domicilio. En aquella oportunidad había aterrizado sano y salvo a bordo de su caza a reacción acribillado por impactos.

Pudimos informar por nuestra parte sobre cinco derribos confirmados, sin ninguna pérdida propia. Poco después de terminada la guerra fui interrogado detenidamente sobre aquel combate. Me enteré durante esa conversación de que el número de nuestras victorias aún había sido mayor, sin que se me revelara la cifra exacta. Simplemente no se quiso creer que en esta acción habían intervenido solo seis Me-262.

Tuve que ir a Munich para el tratamiento de la rodilla lesionada y la radiografía reveló dos esquirlas de proyectiles en la cápsula articular. Me enyesaron la rodilla, lo que no me produjo, precisamente, ninguna alegría.

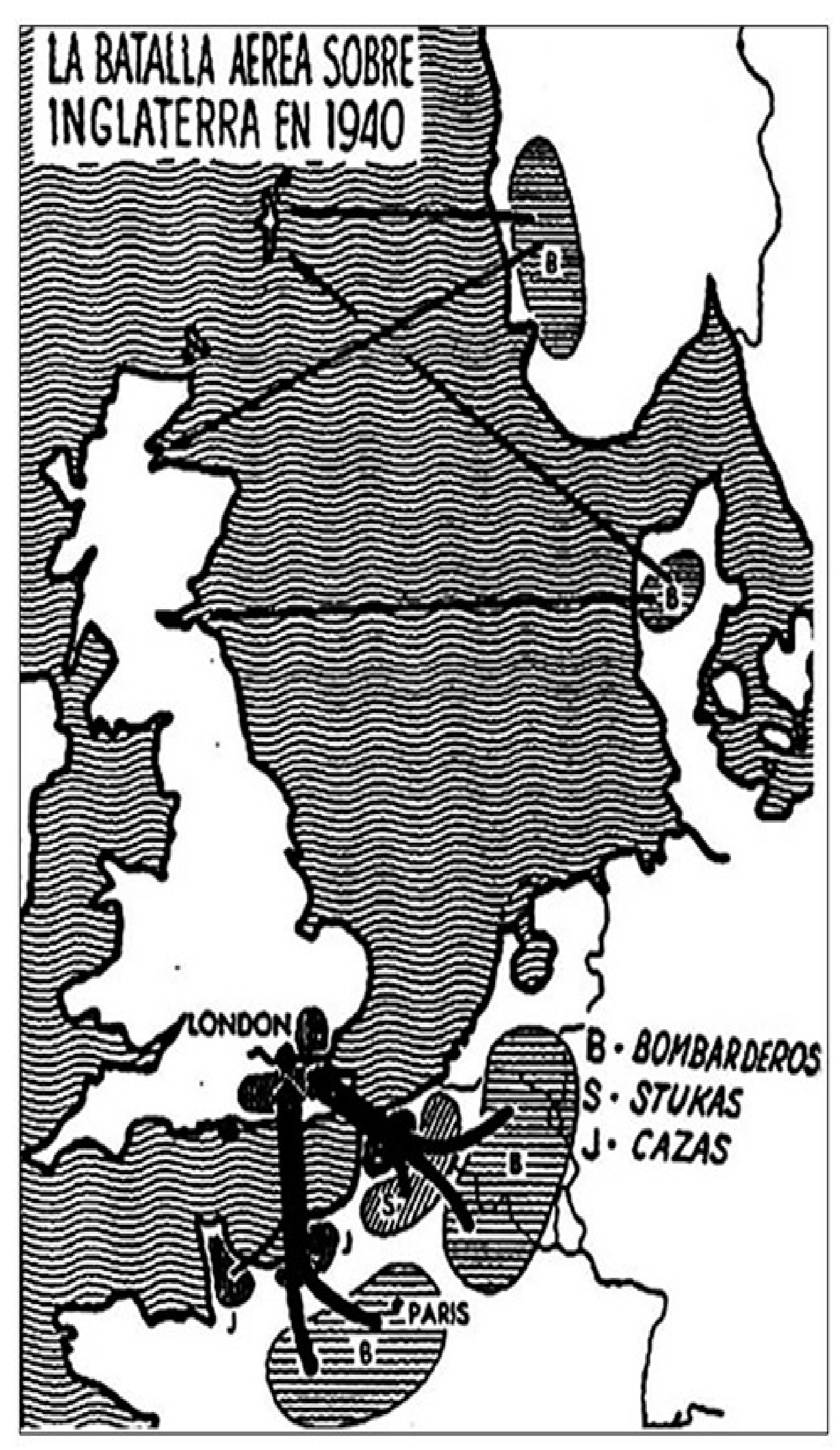
El adversario entre tanto había cruzado el Danubio en varios puntos en avance desde el Norte. Nuestra unidad de caza 44 preparaba su último traslado. Baer, quien se nos había agregado con los restos de su grupo experimental de «cazas del pueblo», se hizo cargo del mando en reemplazo mío. Aproximadamente 60 cazas a reacción se dirigieron a Salzburgo. A última hora la cancillería del Reich y el Estado Mayor general de la Luftwaffe, nos ordenaron que nos trasladáramos nuevamente hasta Praga, desde donde habríamos de intervenir en la batalla de Berlín, que ya no presentaba un asomo de esperanza. Demoramos la ejecución de esta orden hasta que ya no tuvo sentido.

El 3 de mayo de 1945, todos los aviones de la unidad de

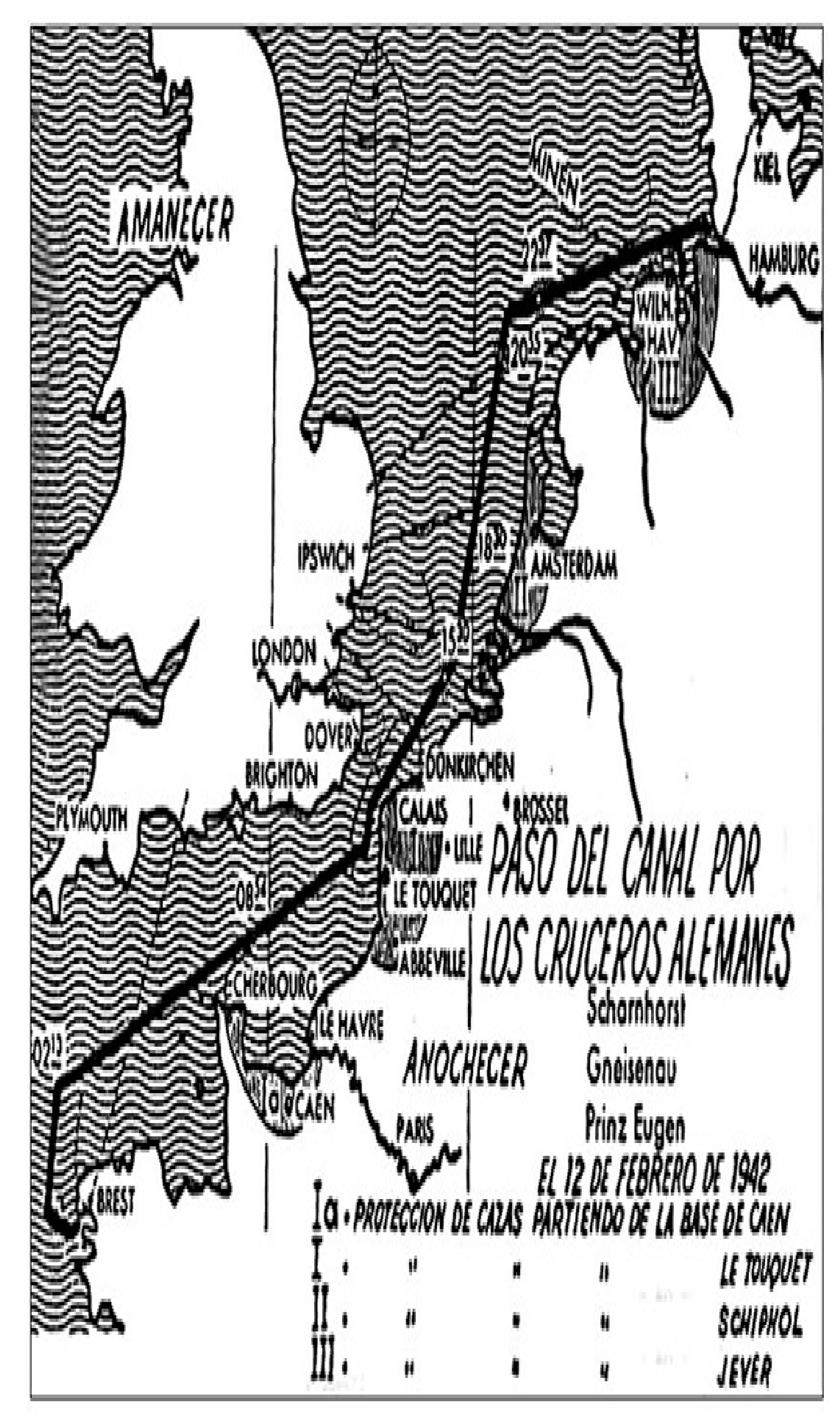
caza 44, se encontraban, sin enmascaramiento alguno, en la base aérea de Salzburgo, sobre el cual describían círculos cazas norteamericanos. Estos no hicieron uso de sus armas de a bordo ni arrojaron bombas, pues evidentemente esperaban poder pilotar ellos mismos, en breve tiempo, aquellos cazas a reacción alemanes que tantos quebrantos les habían causado.

Salzburgo se preparaba para la capitulación. Las puntas avanzadas del ejército de Deyer se acercaban a la ciudad. Y cuando el ruido de las orugas de sus primeros tanques ya se oía desde el aeródromo, y ya no había ninguna posibilidad, nuestros cazas a reacción se consumieron en llamas.

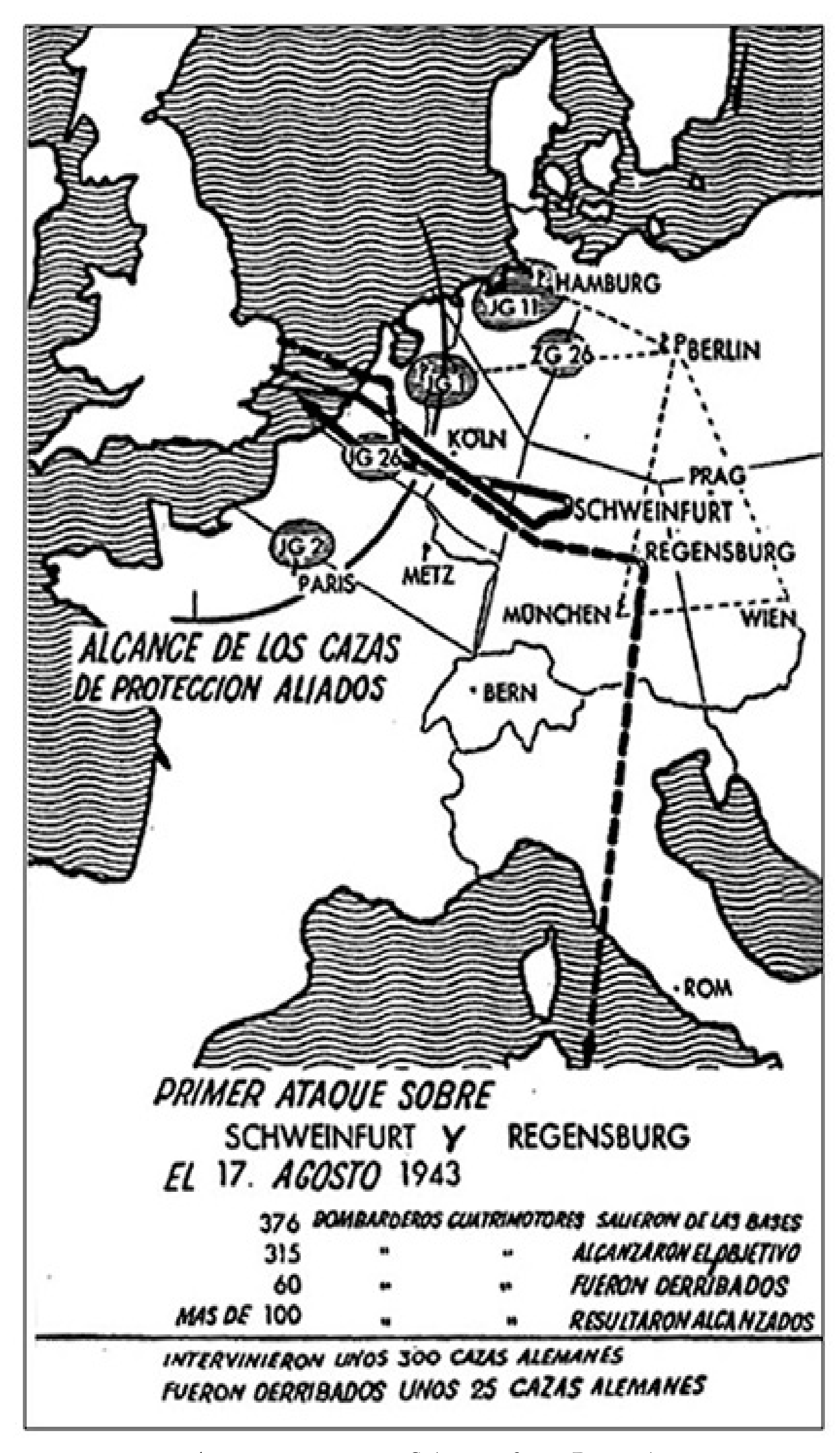
IMÁGENES



La batalla aérea sobre Inglaterra en 1940



Paso del canal por los cruceros alemanes



Ataque aéreo contra Scheweinfurt y Regensburg

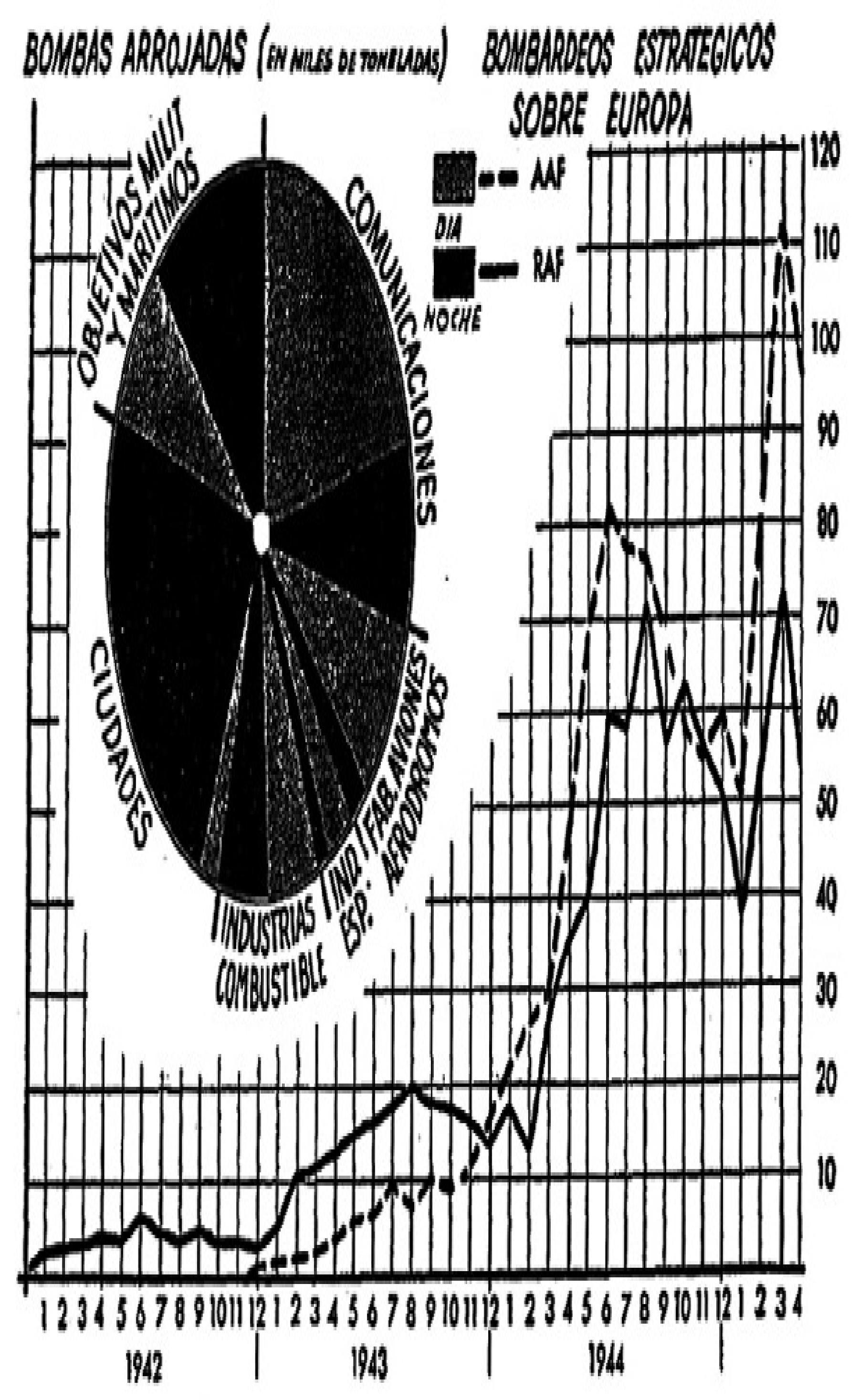
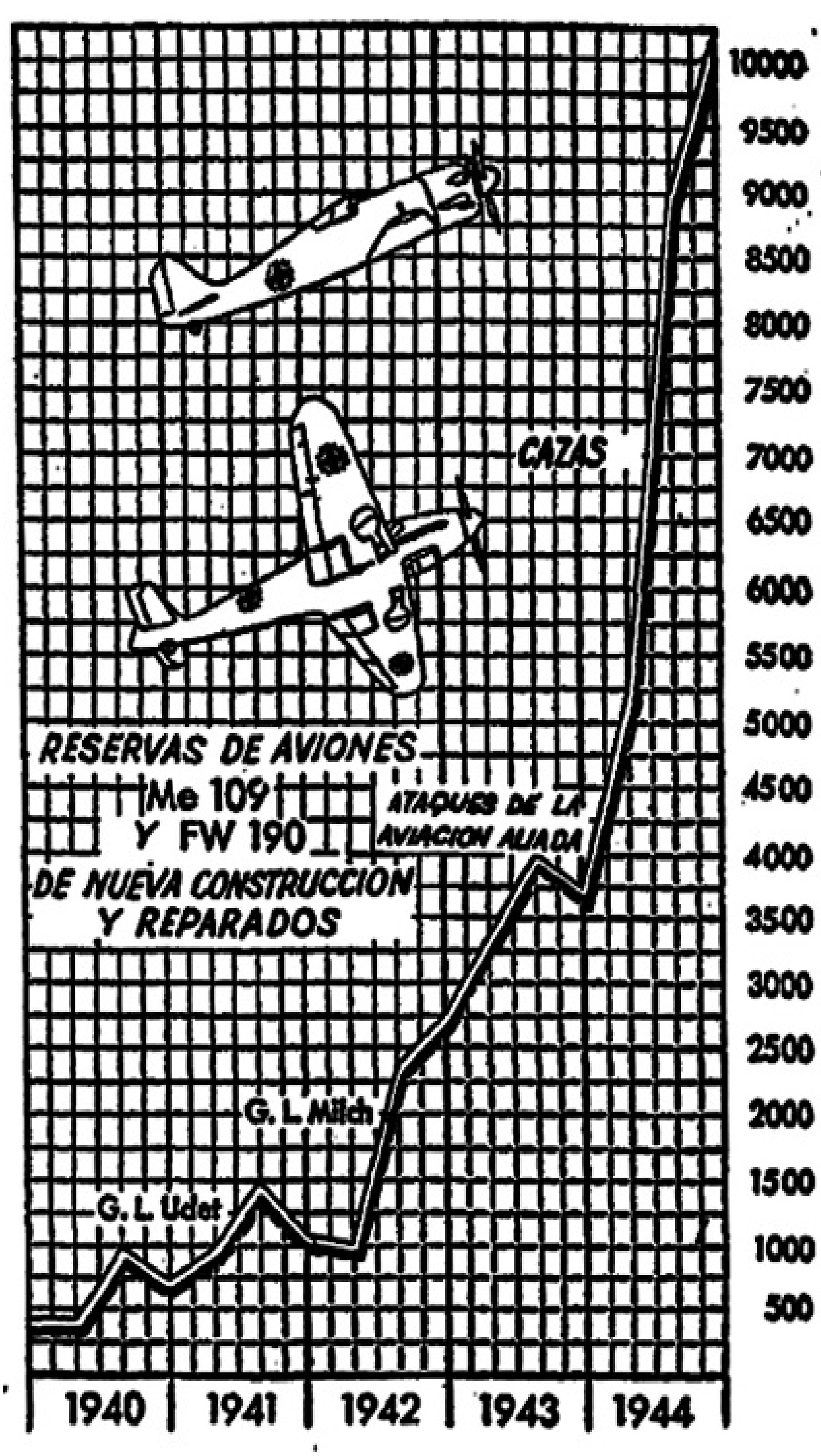


Gráfico de la cantidad en peso de bombas lanzadas y su distribución por blancos



Producción de aviones de caza desde 1940 hasta 1944

BIBLIOGRAFÍA

— DH. KARL PLOETZ: *Compendio de la historia*, Editorial A. G. Ploetz-Verlag, Bielefeld.

— WEBNER BAUMBACH: *¿Demasiado tarde?*, Edición Duerer-Verlag, Buenos Aires.

— GUENTHER BLOEMERTZ: *Más cerca del cielo*, Editorial H. M. Hieronimi, Bonn.

— WERNER BROSS: *Conversaciones con Hermann Goering*, Editorial Chr. Wolff, Flensburg-Hamburgo.

— WINSTON CHURCHILL: *Memorias*, Editorial J. P. Torch-Verlag, Hamburgo.

— PIERRE CLOSTERMANN: *El Gran Circo*, Editorial Alfred Scherz Verlag, Berna.

— COLECCIONES BE DOCUMENTOS: *—HQ. Army Air Forces: Defeat*, Edición del círculo de aeronáutica, Buenos Aires; —Gobierno británico: *Roof over Britain*; —Gobierno estadounidense sobre el bombardeo estratégico; WESLEY FRANK CRAVEN y JAMES LEA CATE: *The Army Air Forces in World War II*, tomos I a III.

— DWIGHT D. EISENHOWER: *Informe oficial del comandante en jefe aliado en Europa sobre el desempeño de las fuerzas aéreas del cuerpo expedicionario aliado desde el 6 de junio de 1944 al 8 de mayo de 1945*, Edición Interavia, Berna.

— FRITZ VON FORELL: *Moelders*, Editorial Sirius-Verlag, Salzburgo.

— J. F. C. FULLER: *La segunda guerra mundial 1939-1945*, Editorial Humboldt-Verlag, Stuttgart.

— GUY GIBSON: *Rumbo a la costa enemiga*, Edición Círculo de aeronáutica, Buenos Aires.

— WILLIAM WISTER HAINES: *Command decision*, Círculo de aeronáutica, Buenos Aires.

— WELL HEILMANN: *Alarma en el Oeste*, Editorial L. Leberecht, Waiblingen.

— RALPH INGERSOLL: *Top secret*, Editorial Harcourt, Brace and Co., Nueva York.

— ALBERT KESSELRING: Soldado hasta el último día, Editorial Athenaeum-Verlag, Bonn.

— HEINZ KNOKE: *La gran caza*, Editorial C. Boesendahl, Rinteln.

— EITEL LANGE: *El mariscal del Reich durante la guerra*, Editorial Curt E. Schwab, Stuttgart.

— B. H. LIDDELL HART: *La defensa de Occidente*, Editorial Europa-Verlag, Konstanz, Zuerich, Viena.

— B. H. LIDDELL HART: *Ahora pueden hablar*, Editorial Stuttgarter-Verlag, G. M. B. H., Stuttgart.

— WILDFRIED V. OVEN: *Con Goebbels hasta el fin*, Editorial Duerer-Verlag, Buenos Aires.

— PIERRE PAQUIER: *La Bataille Aérienne d'Angleterre*, Editorial Charles Lavauzelle y Cié., París.

— GARLOS WASHINGTON PASTOR: *Intercepción*, Edición Círculo de aeronáutica, Buenos Aires.

— H. J. RIECKHOFF: *¿Triunfo o bluff?*, Edición Interavia, Ginebra.

— HANS RUMPF: *El gallo rojo vivo*, Editorial E. S. Mittler y Sohn, Darmstadt.

— ALFONS SCHERTL: *Ninguno quedó en el cielo*, Editorial Olympia-Verlag, Nuremberg.

— ALEXANDER P. DE SEVERSKY: *Decisión por el poderío aéreo*, Editorial Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart.

— MILTON SHULMAN: *La derrota en el Oeste*, Editorial C. Bertelsmann, Guetersclch.

— HANS SPEIDEL: *La invasión de 1944*, Editorial Rainer Wunderlich-Verlag Hermann Leins, Tuebingen y Stuttgart.

— SIEGFRIED WESTPHAL: *Ejército en cadenas*, Editorial Atheneum-Verlag, Bonn.

— DESMOND YOUNG: *Rommel*, Editorial Limes-Verlag, Wiesbaden.



ADOLF GALLAND (Westerholt, Westfalia; 19 de marzo de 1912 - Remagen-Oberwinter, 9 de febrero de 1996). Fue un militar, piloto de combate y as de aviación que llegó a ser general de la Luftwaffe, la fuerza aérea alemana, durante la Segunda Guerra Mundial. También combatió en la Guerra Civil Española en la Legión Cóndor contra la República. Finalizada la conflagración y una vez en libertad, trabajó siete años como consultor de la Fuerza Aérea Argentina y a su regreso a Alemania creó su propia firma y consultoría de aviación.

Notas

[1] En Alemania era muy conocido y teatralmente celebrado, un histórico episodio que ocurrió a principios de este siglo en la pequeña ciudad de Koepenick, cerca de Berlín. Un zapatero vistiendo uniforme de capitán ocupó la alcaldía. El impostor gobernó basta que al cabo de tres días y luego de saquear la caja fuerte, fue descubierto el engaño. Goering aludió a este ejemplo haciendo ironía de su propia actuación. <<

Índice